VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 324)
z dnia 19 marca 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 324)

19 marca 2015 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– „Sytuacja pracowników PKP Cargo S.A.

– przekształcenia własnościowe w spółce TK Telekom sp. z o.o.” – kontynuacja.

W posiedzeniu udział wzięli: **Sławomir Żałobka** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Ignacy Góra** wiceprezes do spraw techniki i bezpieczeństwa ruchu kolejowego Urzędu Transportu Kolejowego, **Leszek Korczak** doradca ekonomiczny w Najwyższej Izbie Kontroli, **Jakub Karnowski** prezes zarządu PKP S.A. wraz ze współpracownikami, **Adam Purwin** prezes zarządu PKP Cargo S.A. wraz ze współpracownikami, **Michał Hamryszak** prezes zarządu TK Telekom Sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Skobel** prezes zarządu PKP Energetyka S.A. wraz ze współpracownikami, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce wraz ze współpracownikami, **Janusz Stefańczyk** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP wraz ze współpracownikami, **Stanisław Stolorz** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, wiceprzewodniczący Prezydium Forum Związków Zawodowych wraz ze współpracownikami, **Andrzej Niezgoda** zastępca przewodniczącego Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność” wraz ze współpracownikami, **Elżbieta Baczewska** przewodnicząca Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” TK Telekom sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Jerzy Pilawski** przewodniczący Zakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność” PKP Cargo S.A. Centrala wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry.

Pozwólcie państwo, że rozpoczniemy.

Wznawiam posiedzenie Komisji Infrastruktury, poświęcone tematyce określonej we wniosku grupy posłów Prawa i Sprawiedliwości, złożonym w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu. Porządek dotyczy sytuacji pracowników PKP Cargo S.A. oraz przekształceń własnościowych w spółce TK Telekom sp. z o.o.

Witam panie i panów posłów. Resort infrastruktury i rozwoju reprezentowany jest przez podsekretarza stanu w ministerstwie, pana Sławomira Załobkę. Witamy, panie ministrze, wraz z zespołem współpracowników. W posiedzeniu bierze udział pan Jakub Karnowski, prezes PKP S.A., pan Adam Purwin, prezes PKP Cargo S.A. oraz pan Jan Łakomski, prezes TK Telekom.

Witam panów.

Jak powiedziałem?

Prezes zarządu TK Telekom sp. z o.o. Michał Hamryszak:

Michał Hamryszak, prezes TK Telekom.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam – Michał Hamryszak, prezes TK Telekom.

Bardzo przepraszam.

Witam też liczną grupę przewodniczących związków zawodowych.

Po to, żeby nie przedłużać, oddaję głos panu przewodniczącemu Andrzejowi Adamczykowi, który jest upoważniony do reprezentowania wnioskodawców w trakcie dzisiejszego posiedzenia w zakresie tematyki, o której mówiłem.

Oddaję głos.

Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo!

Mieliśmy już pierwszą część posiedzenia zwołanego w trybie art. 152 w sprawie sytuacji w PKP Cargo i TK Telekom. Zdawałoby się, że to dwa odrębne podmioty, dwa obszary odrębnych zagadnień, niemniej jednak z perspektywy parlamentarnej, z perspektywy społecznej łączy je jeden wspólny mianownik – tymże wspólnym mianownikiem jest sytuacja wewnątrz spółek, która powoduje duże napięcia, duże emocje objawiające się protestami. Są one spowodowane, między innymi, bardzo słabym albo w ogóle brakiem dialogu pomiędzy właścicielem i zarządzającym w jego imieniu a pracownikami i ich reprezentacją w postaci związków zawodowych.

Panie przewodniczący, proponuję, żebyśmy mimo wszystko odbyli odrębną debatę na temat sytuacji w obu spółkach. Jeżeli nie będzie sprzeciwu pana przewodniczącego oraz państwa, proponuję, żeby w pierwszej kolejności odnieść się do sytuacji w TK Telekom a następnie – do sytuacji w PKP Cargo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, mamy zaplanowane, że salą będziemy dysponować do godz. 11.00. Wobec powyższego proponuję, żeby – tak jak mamy w porządku – pan przewodniczący przedstawił, uzasadnił wniosek dotyczący zarówno sytuacji pracowników PKP Cargo, jak i przekształceń własnościowych w spółce TK Telekom.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dobrze.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Później, zgodnie z regulaminem, oddamy głos panu ministrowi, który odniesie się do pana wypowiedzi.

Oczywiście, odbędziemy debatę. Proponuję, żebyśmy tu nie zmieniali, ponieważ jak będziemy się rozwodzić, po prostu, zabraknie nam czasu a na pewno wiele spraw będzie się zazębiało.

Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dobrze, dziękuję bardzo.

Jak pierwotnie zasugerowałem, proponuję, żebyśmy rozpoczęli od spraw związanych ze spółką TK Telekom, z pochodną przekształceń własnościowych w spółce, które w tej chwili są na etapie przygotowania i wstępnej realizacji.

Spółka TK Telekom jest operatorem telekomunikacyjnym wydzielonym ze struktur PKP. Jest przygotowywana do sprzedaży, jak dobrze pamiętamy, od co najmniej pięciu lat. Zarząd TK Telekom nie jest skłonny (do tej pory nie uczynił nic), żeby podpisać z załogą pakt gwarancji pracowniczych w związku ze sprzedażą spółki. Do parlamentarzystów, ale też do opinii społecznej docierają informacje, iż wobec aktywów spółki wycenianych na ponad 400.000 tys. zł cena jej sprzedaży przyjmowana, proponowana, zakładana, przez właściciela oscyluje wokół 150.000 tys. zł a mówi się (docierają do nas bardzo niepokojące informacje), że – być może – będą to kwoty niższe aniżeli 150.000 tys. zł.

W związku z tym wszystkim, uznaliśmy za jak najbardziej zasadne, żeby temat ten uczynić tematem debaty parlamentarnej na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Uważamy za niezbędne, żeby – z jednej strony – zarząd spółki TK Telekom, z drugiej strony – nadzorujący zarząd prezes grupy PKP S.A. (chociażby poprzez swojego zastępcę, który jest członkiem rady nadzorczej TK Telekom) udzielił wyjaśnień, po pierwsze – dlaczego do tej pory nie podpisano, nie przygotowano projektu paktu gwarancji pracowniczych

dla pracowników spółki TK Telekom, dlaczego generowany jest niepokój, wręcz konflikt pomiędzy załogą a właścicielem spółki.

W imieniu wnioskodawców kieruję również pytania do pana ministra, dlaczego resort infrastruktur, pomimo posiadanej wiedzy wynikającej z apeli, z różnego rodzaju dezyderatów – chociażby w związku z akcjami protestacyjnymi, o których wiedza również dociera do resortu – do tej pory nie podjął żadnych działań. W końcu państwo reprezentujecie właściciela spółek, którym jest państwo polskie. To nie jest tak, że jest to prywatny folwark, że jest to prywatny obszar zarządzania czy to zarządu spółki, czy to zarządu spółki-matki, czyli PKP S.A.

Panie ministrze, nie można tłumaczyć się tylko i wyłącznie tym, że są spółki niezależne. To pan ma na to bezpośredni wpływ. Mówię o panu, mówię o pani minister Wasiak, mówię o kierownictwie resortu. To kierownictwo resortu ma bezpośredni wpływ na to, kto dzisiaj zarządza grupą PKP S.A., kto dzisiaj zarządza spółką TK Telekom. W sytuacji, kiedy generowany jest konflikt, zdajecie się państwo przyjmować pozycję pani premier Margaret Thatcher, ale uwierzcie mi państwo, że bardzo dużo, wręcz lata świetlne dzielą to, co – niestety – przynosicie codziennie w przestrzeń debaty publicznej, od tego, co niosła ze sobą pani premier Thatcher.

Mam nadzieję, panie ministrze, że w dniu dzisiejszym padną jasne i wyraźne informacje, ale też deklaracje ze strony kierownictwa resortu. Nie bez przyczyny wnosiłem o przerwanie posiedzenia Komisji w tej sprawie w trakcie poprzedniego posiedzenia Sejmu. Moim celem, zamiarem, było stworzenie możliwości, żeby do całej tej sytuacji odniósł się także prezes PKP S.A., pan Karnowski. Uznaliśmy (bardzo dziękuję całej Komisji Infrastruktury, wszystkim jej członkom), że sprawa jest bardzo ważna, na tyle ważna, że nie może być przedmiotem debaty, w której biorą udział, z pełnym szacunkiem, przedstawiciele pana prezesa PKP S.A. bądź pana prezesa PKP Cargo. Dlatego, jak powiedziałem na wstępie, mamy nadzieję na bardzo rzeczową, konkretną debatę, której efektem będą konkretne konkluzje. Nie chcemy usłyszeć kolejny raz (a niestety przyjęło się to jako zły zwyczaj przy tego typu okazjach) odpowiedzi, przepraszam za kolokwializm – na okrągło, odpowiedzi, z których nic nie wynika, odpowiedzi, które tak naprawdę pozwalają przejść zarządzającym mieniem Skarbu Państwa (jeszcze raz przypominam: mieniem Skarbu Państwa) do porządku dziennego i robić tzw. swoje.

PKP Cargo – dzisiaj sytuacja w PKP Cargo wyzwala napięcia, wyzwala emocje, podobnie jak w przypadku TK Telekom każe związkowcom pikietować, protestować, prowadzić akcje protestacyjne. Zresztą z informacji, które dotarły do mnie niedawno, wynika, że jeszcze dzisiaj kierownictwo grupy PKP S.A. czekają kolejne odwiedziny związkowców, kolejny protest, tym razem próba nawiązania dialogu z prezesem grupy PKP S.A. Dzisiaj dialogu, niestety, nie ma. Na dialog czekają wszyscy, dialogu domagają się parlamentarzyści. W sytuacji, kiedy w spółce PKP Cargo likwiduje się jednostki terenowe, w sytuacji kiedy podejmowane są decyzje, które z punktu widzenia racjonalnego zarządzania zdaje się, że nie powinny mieć miejsca, w sytuacji, kiedy wdraża się program dobrowolnych odejść, którego koszty idą w setki milionów złotych, nie można nad takimi decyzjami przejść do porządku dziennego, uznać, że Wysoki Sejm, a szczególnie sejmowa Komisja Infrastruktury, będzie dawała kontrasygnatę tym działaniom. Uważam, że absolutnie wystarczającą rzeczą jest, że większość parlamentarna daje kontrasygnatę tym prezesom spółek, prezesom PKP S.A., dzięki której ich … miesięczne idzie w dziesiątki, jak nie w setki tysięcy złotych. To wystarczy.

W ramach zobowiązań wobec właściciela zarządzający, czy to spółką PKP Cargo, czy to_grupą PKP S.A. dzisiaj powinni odpowiedzieć na pytanie, dlaczego dochodzi do wygaszania aktywności w spółce PKP Cargo, dlaczego likwiduje się wiele miejsc pracy, między innymi w Małopolsce, na Podkarpaciu, dlaczego likwiduje się jednostki terenowe, chociażby w Łodzi. Co stoi za tego typu inżynierią w zarządzaniu spółką PKP Cargo? Czy pozycja drugiego przewoźnika w Europie ma przejść do historii? Mówię o PKP Cargo. Czy resort infrastruktury, który *de facto* jest odpowiedzialny za całość zdarzeń zwłaszcza w obszarze zarządzania, które dzieją się między innymi w PKP Cargo, uzna, że w końcu należy podjąć radykalne decyzje być może wobec zarządu spółki? Czy też uznaje, że działania te absolutnie akceptuje i nie ma w stosunku do nich żadnych pretensji?

Szanowni państwo, wobec tego, że mówimy o likwidacji miejsc pracy w PKP Cargo, wobec tego, że mówimy o likwidacji konkretnych zakładów (mam tutaj na myśli chociażby zakład w Jaśle), wobec tego, że mówimy o biznesowych przedsięwzięciach, których celem jest sprzedaż, pozbycie się aktywów w postaci budynków biurowych spółki na rzecz wynajmu powierzchni biurowych, wobec tego, że w środowisku pracowników PKP Cargo daje się odczuć wysokie emocje a, przede wszystkim, strach przed jutrem, przed tym, co nastąpi za miesiąc, za dwa miesiące, za pół roku, wobec tego, że są istotne powody, żeby zadać pytanie: czy decyzje w PKP Cargo nie są decyzjami narażającymi spółkę na straty, nie są decyzjami, które ostatecznie wymierzone są w interes firmy, przedsiębiorstwa? Liczymy na, jeszcze raz powtarzam, jednoznaczne odniesienie się do sprawy Ministra Infrastruktury i Rozwoju. Mam nadzieję, że w trakcie dzisiejszej debaty (a liczę, że będzie ona bardzo konstruktywna) padnie tutaj jeszcze wiele argumentów, z którymi zmierzy się strona reprezentująca zarządzających jak też reprezentująca właściciela owych podmiotów gospodarczych.

Dzisiaj dajemy sobie szansę uruchomienia debaty publicznej na ten temat. Do tej pory strona rządowa, strona zarządzająca unikały takiej debaty. Jak mówię, dzisiaj na nią liczymy.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi.

Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie informacji w sprawach, o których była mowa we wniosku oraz w uzasadnieniu zaprezentowanym przez pana posła Adamczyka.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Sławomir Żałobka:

Bardzo dziękuję.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie posłanki, panowie posłowie!

Myślę, że – tak jak powiedział pan przewodniczący Adamczyk – warto rozmawiać o trudnych sprawach, szczególnie, kiedy budzą emocje. Tutaj chyba jest trochę tak, że to emocje powodują, iż część rzeczy odbieramy jako trudne a, być może, mają one swoje właściwe ścieżki i we właściwy sposób są rozwiązywane.

Nie da się zaprzeczyć (pan przewodniczący zwrócił na to uwagę), że Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju mówiąc o sprawach spółek kolejowych, o PKP Cargo, o TK Telekom, przywołuje te regulacje, które stanowią o ich naturze. Mówimy wtedy o ustawie o komercjalizacji, mówimy o ustawie o wprowadzaniu do obrotu instrumentów finansowych, o ofercie publicznej. Są to takie regulacje, które w świecie konkurencji, w świecie gospodarki, pozwalają podmiotom prawidłowo funkcjonować. Nie możemy tego lekceważyć. Dzisiaj nie jest to świat, w którym za pomocą dyrektyw można regulować to, co dzieje się w takich spółkach, jakie dzisiaj stanowią przedmiot naszych obrad.

Pan przewodniczący słusznie przywołał do głosu zarząd, który jest tutaj obecny (jest zarówno zarząd PKP S.A., jak i zarządy pozostałych spółek), dlatego że to właśnie działacze gospodarczy najlepiej wypowiadają się o tym, co dotyczy ich przedsiębiorstw.

Z perspektywy ministerstwa chciałbym jednak zwrócić uwagę na to, co widać, kiedy zarówno wykonujemy funkcję właścicielskie, jak i kiedy rozmawiamy z przedstawicielami związków zawodowych, z posłami, kiedy odpowiadamy na interpelacje poselskie – widać, że np. w PKP Cargo jest prowadzony dialog społeczny. Można go mierzyć na różne sposoby. Dialog można mierzyć za pomocą liczby spotkań na wysokim szczeblu pomiędzy organizacjami ponadzakładowymi a przedstawicielami władz spółek, ale najlepiej dialog mierzy się wynikami. Warto przypomnieć, że początek posiedzenia, poprzednie posiedzenie Komisji, było przewidziane na dzień 19 lutego a w dniu 12 lutego w PKP Cargo zostało zawarte porozumienie, które kończyło spór zbiorowy w dziewięcioma centralami związkowymi.

Okoliczność ta, moim zdaniem, świadczy o tym, że mamy do czynienia z dialogiem, i to mamy do czynienia z dialogiem skutecznym.

Mamy również pewne statystyki.

Jeżeli, mianowicie, mówimy o PKP Cargo to, we wrześniu 2013 roku, został zawarty pakt gwarancji pracowniczych. Pakt ten miał wesprzeć stabilizację zawodową pracowników spółki. Jak się okazało, kiedy pojawił się program dobrowolnych odejść (myślę zresztą, że lepiej, bardziej szczegółowo opowiedzą państwu o tym prezesi), ze swej strony zauważę tylko, że na kilka tysięcy osób, bodajże na dwa tysiące osiemset, prawie dwa tysiące dziewięćset osób, które z tego skorzystały, tylko sto trzydzieści sześć osób były to osoby, które nie były objęte paktem gwarancji pracowniczych. Warto podkreślić, że kiedy pracownicy zgłosili się do programu, zarząd był zmuszony negatywnie rozpatrzeć część wniosków. Nie były to dwa czy trzy wnioski, ale z tego, co pamiętam, było to około dwustu wniosków.

Panowie prezesi za chwilę potwierdzą lub zaprzeczą.

Mamy takie okoliczności, rząd i spółki poruszają się w takich ramach. W tej sytuacji mam nadzieję (zresztą taka jest nasza ocena), że i napięcia, i emocje są mitygowane. Zarząd spółki czyni wszystko, żeby uporać się z problemami, we właściwy sposób rozmawiać z własnymi pracownikami, ponieważ spółka musi być rentowna, musi być trwale rentowna, musi konkurować. Rzeczywiście, jest tak, że PKP Cargo w tej chwili zajmuje wiodącą pozycję na rynku krajowym, jeżeli chodzi o przewozy towarowe. Odgrywa również istotną rolę, jeżeli chodzi o przewozy europejskie. Co więcej, podejmuje działania inwestycyjne w tej sferze. W tej chwili czynione są starania, żeby w prawidłowy sposób zakończyć przedsięwzięcie na Słowacji, są dalsze pomysły inwestycyjne, o których nie chciałbym tutaj mówić, ponieważ są to wprost sprawy spółki. Panowie prezesi będą w stanie bardziej dokładnie do omówić. Jest to jeden wątek.

Jeżeli chodzi o TK Telekom, mamy do czynienia z sytuacją, w której, mam wrażenie, że – w zasadzie – dzwoni ostatni dzwonek do działań, które mogą dać szanse dobrego funkcjonowania owemu podmiotowi gospodarczemu. Jest tak, że w tej chwili TK Telekom ma pełną zdolność samofinansowania się, jak możemy się spodziewać, ma zysk za ubiegły rok. To też jest istotny element. A więc, po kilku latach rozważań, o czym wspominał sam pan przewodniczący Adamczyk, jest to właściwa chwila do tego, żeby podjąć próbę prywatyzacji podmiotu oraz włączenia się w tym momencie w otwarty, wolny rynek usług telekomunikacyjnych. W przeciwnym razie spółka będzie miała problem, jej pozycja konkurencyjna na pewno osłabnie.

Myślę, że to tyle tytułem wstępu.

Jeżeli panie posłanki, panowie posłowie pozwolą, poproszę o głos panów prezesów kolei.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu ministrowi.

Panie ministrze, bardzo proszę wskazywać, kontynuujemy.

Podsekretarz stanu w MIiR Sławomir Żałobka:

Ponieważ pan przewodniczący Adamczyk tak ułożył kolejność wątków, że pierwszy do omówienia jest TK Telekom, poproszę pana prezesa Michała Hamryszaka o zabranie głosu, o komentarz oraz o udzielenie odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu TK Telekom sp. z o.o. Michał Hamryszak:

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, chciałbym się odnieść do spraw, które zostały poruszone w wystąpieniu pana posła Adamczyka.

Jeżeli chodzi o współpracę ze stroną społeczną, nie jest ona taka, jak zostało to przedstawione przez pana posła, ponieważ na bieżąco współpracujemy ze stroną społeczną, czego efektem jest brak jakiegokolwiek sporu zbiorowego w tej chwili.

Jeżeli chodzi o podejście do paktu gwarancji pracowniczych – od samego początku było tłumaczone, że ewentualny pakt gwarancji pracowniczych będzie przedmiotem rozmów pomiędzy potencjalnym inwestorem a stroną społeczną. Ponieważ w ostatnim

czasie dla spółki nie był wybrany żaden inwestor strategiczny, takie rozmowy nie mogły się toczyć.

Było to podnoszone również na posiedzeniach Komisji Infrastruktury w poprzednich latach.

Jeżeli chodzi o przykłady dobrej współpracy ze stroną społeczną, mamy program dobrowolnych odejść, który obecnie się trwa. W ramach programu wspólnie ustaliliśmy warunki odejścia osób. Odbywa się on praktycznie z pełnym sukcesem, niemal dziewięćdziesiąt dziewięć osób odchodzi ze spółki otrzymując wynagrodzenia liczone jako mnożnik pomiędzy trzema a piętnastoma wynagrodzeniami. Generalnie jest to przykład tego, jak współpracujemy ze stroną społeczną.

Obecnie, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom strony społecznej, właściciel przedstawił propozycję paktu gwarancji pracowniczych, która została zgłoszona w dniu 5 marca. Jest to powód do następnych spotkań, co bardziej zbliża nas do porozumienia odnośnie do zawarcia paktu. Mamy notatkę z tego spotkania. Jest jasno przedstawione, jaka propozycja była przez nas zgłoszona. Myślę, że spotka się ona z przychylnym nastawieniem strony społecznej, ponieważ naprawdę chcemy rozwiązywać problemy, jakie pojawiają się w spółce. Cały czas byliśmy otwarci na wszelką współpracę ze stroną społeczną. Jest to dla nas istotne, dlatego że zależy nam na tym, żeby spółka miała perspektywy wzrostu oraz – generalnie – generowała zyski, co jest podstawą istnienia każdej spółki.

To tyle, jeżeli można tak krótko.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIiR Sławomir Żałobka:

Jeżeli można, poproszę teraz o głos pana prezesa Adama Purwina.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP Cargo S.A. Adam Purwin:

Dziękuję bardzo.

Panowie przewodniczący, panie i panowie posłowie!

Kieruję grupą kapitałową PKP Cargo, wraz z zarządem borykamy się z restrukturyzacją tego bardzo dużego podmiotu na rynku, który jest bardzo konkurencyjny. Przypomnę tylko, że rynek polski jest rynkiem otwartym, na którym obowiązują zasady wolnej konkurencji. PKP Cargo konkuruje z ponad sześćdziesięcioma przewoźnikami, utrzymując udział w rynku na poziomie 50-60%.

Grupa PKP Cargo jest podmiotem, który w ciągu ostatnich lat przeszedł i nadal przechodzi bardzo gruntowną restrukturyzację. Przypomnę, że ostatnie działania restrukturyzacyjne, o których państwo mówicie, zostały zrealizowane w ramach obowiązującego paktu gwarancji pracowniczych. Chciałbym przypomnieć, że w trakcie prywatyzacji spółki zarząd podpisał z partnerami społecznymi porozumienie, w ramach którego prawie 95% załogi uzyskało gwarancje zatrudnienia, uwaga!, cztero- i dziesięcioletnie. Myślę, że jest to unikalna sytuacja w skali rynku pracy, kiedy tak duży pracodawca, jakim jest grupa PKP Cargo, gwarantuje swojej załodze tak korzystne warunki zatrudnienia.

Przyznaję, że już w trakcie negocjacji paktu gwarancji pracowniczych rozmawialiśmy z partnerami społecznymi o ewentualnym programie dobrowolnych odejść. To strona społeczna wskazywała wtedy, że część pracowników chciałaby skorzystać z takiego programu. Nie byliśmy wtedy gotowi na negocjacje programu dobrowolnych odejść. Skupiliśmy się na zawarciu paktu i prywatyzacji spółki. Jak się okazało, debiut giełdowy spółki PKP Cargo został bardzo korzystnie przyjęty przez rynek. Do tej pory jest to jedyne upublicznienie spółki z tego sektora w Unii Europejskiej. Rzeczywiście, PKP Cargo nadal rozwija się jako drugi największy europejski przewoźnik z ambicjami do zdobywania nowych rynków, do inwestowania w nowoczesny tabor.

Na rynku jest bardzo trudna sytuacja. Przypomnę, że rynek przewozów kolejowych skurczył się. Zarówno ubiegły rok, jak i ten rok to przede wszystkim trudna sytuacja

na rynku przewozów węgla. W tamtym roku eksport polskiego węgla praktycznie zamarł, w związku z czym najatrakcyjniejsza trasa przewozów ze Śląska do polskich portów nie funkcjonowała. W bardzo ograniczonym zakresie, z powodów geopolitycznych, funkcjonował import węgla z rynków wschodnich. Elementy te zmuszają nas w sposób ciągły do prowadzenia restrukturyzacji spółki a więc także do ograniczania zatrudnienia, jednakże w ramach umów zawartych z partnerami społecznymi. Umową taką jest między innymi pakt gwarancji pracowniczych.

W tym roku zdecydowaliśmy się na przedstawienie naszym pracownikom oferty programu dobrowolnych odejść – podkreślam, że chodzi o odejścia dobrowolne. W ramach owego projektu tym pracownikom, którzy w ramach paktu gwarancji pracowniczych uzyskali dziesięcioletnie gwarancje zatrudnienia, zaproponowaliśmy odszkodowanie, które łącznie wynosi trzydzieści sześć wynagrodzeń a więc odszkodowanie na poziomie trzyletniego wynagrodzenia. Dla pracowników, którzy byli objęci krótszą gwarancją zatrudnienia, odszkodowanie wynosiło czternaście krotności. Pracownikom, którzy nie byli objęci gwarancją zatrudnienia, ponieważ takim pracownikom też zdecydowaliśmy się zapewnić środki na zmianę i przystosowanie się do nowej sytuacji, również zaproponowaliśmy ośmiokrotność wynagrodzenia.

Panie przewodniczący, zarzut jakoby spółka wydała na program dobrowolnych odejść kilkaset milionów złotych, być może jest słuszny, niemniej zarząd miał na względzie – przede wszystkim – odpowiednie uposażenie pracowników, którzy w ten sposób byli wyposażeni w środki, żeby przejść zmianę. Zmianę tę rozumiemy w ten sposób, że dla każdego z nas zmiana miejsca zatrudnienia, zwłaszcza na wymagającym rynku pracy, jest trudną sytuacją. Jest to sytuacja trudna nie tylko dla naszych pracowników, ale też dla wielu rodzin naszych pracowników.

Podnoszenie, że kwota wynagrodzenia jest za wysoka, wydaje mi się całkowicie sprzeczne z tym, o czym mówił pan przewodniczący. Właśnie w ten sposób staraliśmy się zachęcić i zabezpieczyć naszych pracowników, którzy zdecydowali się skorzystać z programu dobrowolnych odejść. Przypomnę, że łączny koszt programu dobrowolnych odejść w PKP Cargo wyniósł 265.000 tys. zł, ćwierć miliarda złotych zostało przeznaczone na zabezpieczenie tych pracowników, którzy zdecydowali się na skorzystanie z programu dobrowolnych odejść.

Jak wyglądał ów proces? Odbyliśmy wiele spotkań z pracownikami w niemal wszystkich lokalizacjach, rzetelnie informując, które jednostki organizacyjne mają przed sobą perspektywy rozwoju a które, niestety, nie mają takich perspektyw. W związku z akcją informacyjną, w ramach której odbyło się kilkaset spotkań, prowadzona była ciągła informacja poprzez infolinię. Do dyspozycji naszych pracowników były osoby kierujące poszczególnymi jednostkami organizacyjnymi.

Pierwsze podejście do programu dobrowolnych odejść zakładało ofertę skierowaną do około tysiąca pracowników. Tak skalkulowaliśmy koszty i szanse powodzenia programu mając na uwadze fakt, że pracownicy PKP Cargo są bardzo dobrze zabezpieczeni na przyszłość, mając gwarancje zatrudnienia w ramach paktu gwarancji pracowniczych. W miarę rozwoju sytuacji i badania skłonności pracowników do skorzystania z programu okazało się, że zainteresowanie programem jest istotnie wyższe niż to, które zakładał zarząd. W związku z tym, w trakcie trwania programu zdecydowaliśmy się zwrócić do naszej rady nadzorczej o zwiększenie kwoty, którą spółka zdecydowała się zapłacić w ramach programu dobrowolnych odejść – z 90.000 tys. zł do właśnie prawie 300.000 tys. zł. Efekt zbierania aplikacji na program dobrowolnych odejść okazał się taki, że po (jeszcze raz podkreślam: rzetelnej informacji co do tego, jakie są realia funkcjonowania niektórych jednostek) zdecydowało się… Przyznaję, że w niektórych przypadkach rzetelnie informowaliśmy, iż nie zakładamy rozwoju niektórych jednostek organizacyjnych. W związku z tym przy, moim zdaniem, bardzo atrakcyjnej ofercie (przypomnę – prawie trzyletniego odszkodowania dla pracowników, którzy mieli dziesięcioletnie gwarancje, ponad półtorarocznego odszkodowania dla innych pracowników – mówię o relacji do wynagrodzeń pracowników) prawie trzy tysiące trzysta osób z załogi, która w tamtym momencie liczyła ponad dwadzieścia cztery tysiące osób, zdecydowało się aplikować.

Przyznaję, że niektóre grupy zawodowe miały wprost informacje, że dla części pracowników zgody nie będą wyrażane. Wspomnę tylko o sytuacji maszynistów, których w tamtym roku na szkolenie przyjęliśmy prawie pięciuset (taka sama liczba będzie przyjęta w ramach rekrutacji na stanowisko maszynisty w tym roku). Do niektórych grup zawodowych od razu wysyłaliśmy sygnał, że nie wszyscy pracownicy, którzy będą chcieli skorzystać z programu dobrowolnych odejść, dostaną taką zgodę. Pomimo takich sygnałów do programu zgłosiło się trzy tysiące trzysta osób. Jeszcze raz bardzo dokładnie przeszliśmy przez to, na odejścia jak wielu pracowników jesteśmy w stanie się zgodzić. Wskutek analiz, a także opracowania programu wewnętrznych przesunięć i zaproponowania niektórych pozycji innym pracownikom, zdecydowaliśmy się na wyrażenie zgody na skorzystanie z programu dobrowolnych odejść przez trzy tysiące trzydziestu czterech pracowników.

Po podsumowaniu, koszt programu dobrowolnych odejść sięgnął ponad 260.000 tys. zł. W dniu 1 lutego ponad trzy tysiące z naszych pracowników, rzeczywiście, odeszło z grupy PKP Cargo.

W tej chwili trwają działania, które zmierzają do reorganizacji w taki sposób, żeby czynności mogły zostać podjęte przez osoby, które są przesuwane w miejsce tych osób, które zrezygnowały ze swoich pozycji. Dodatkowo zdecydowaliśmy się na pewne odstępstwa w ramach programu dobrowolnych odejść. Wyraziliśmy zgodę na odejście np. tych osób, których stan zdrowia ewidentnie wskazywał na to, że odejście jest dla nich najlepszym rozwiązaniem, pomimo tego że reprezentowali oni te grupy zawodowe, które w ramach grupy PKP Cargo są deficytowe.

Tak wygląda mój komentarz do programu dobrowolnych odejść. Jeszcze raz chciałbym podkreślić, że był to projekt dobrowolnych odejść, w ramach którego rzetelnie informowaliśmy pracowników o tym, jakie perspektywy mają niektóre lokalizacje.

Bardzo jasno chciałbym tutaj powiedzieć, że nie wszystkie lokalizacje, w ramach których dzisiaj prowadzona jest działalność PKP Cargo, są lokalizacjami efektywnymi z punktu widzenia zarządzania firmą, zwłaszcza w stanie bardzo trudnej sytuacji rynkowej w związku z relatywnie słabą dynamiką wzrostu usług przewozowych, pomimo dobrej dynamiki wzrostu PKP. PKP Cargo nadal boryka się z ograniczeniami wynikającymi z gigantycznej, rekordowej jak na tę skalę, renowacji polskiej infrastruktury.

Przypomnę, że tylko w tym roku na renowację głównych szlaków handlowych, w głównej mierze obsługujących ruch towarowy, zostanie przeznaczona kwota 8.000.000 tys. bądź 9.000.000 tys. zł (w tamtym roku było to ponad 7.000.000 tys. zł).

Co to oznacza dla PKP Cargo? Dla PKP Cargo oznacza to tyle, że średnia prędkość handlowa realizowana dzisiaj na sieci wynosi 23-24 kilometry na godzinę (średnia prędkość w innych krajach Unii Europejskiej wynosi 50-60 kilometrów na godzinę). Oznacza to istotnie zwiększone zasoby po stronie PKP Cargo. Dotyczy to zarówno zasobów sprzętowych, jak i zasobów ludzkich. Miejmy świadomość tego, że sytuacja zmieni się. Za trzy, cztery lata pociągi na polskiej sieci również będą jechały z prędkością 50-60 kilometrów na godzinę.

Jednak zarząd PKP Cargo nie będzie czekał z restrukturyzacją do tego momentu a potem załamywał ręce. Zarząd aktywnie podchodzi do tego, w jaki sposób przygotować firmę na zmiany, które bez wątpienia nastąpią na rynku. W jaki sposób to robimy? Szukamy nowych rynków. W tym obszarze realizowane są nasze projekty inwestycyjne. Są one realizowane w różnym stopniu na różnych rynkach.

Najbardziej zaawansowany jest projekt przejęcia drugiego największego przewoźnika na rynku czeskim, firmy AWT, która jest bardzo blisko rejonu Śląska, a więc rejonu, w którym jest realizowane prawie 70% biznesu PKP Cargo. Jest to dla nas pierwsze, historyczne wyjście za granicę i pozyskanie nowych rynków również po to, żeby dać zatrudnienie tej części PKP Cargo, która zajmuje się modernizacją i przygotowaniem taboru. Jest to synergia, która będzie realizowana. W tym celu budujemy sojusze z innymi przewoźnikami po to, żeby korzystać z liberalizacji rynku i zmiany modelu funkcjonowania rynku, który na pewno nastąpi wraz z jego deregulacją.

Wreszcie, po trzecie, cały czas musimy znaleźć zatrudnienie dla naszych zasobów. Pamiętajmy, że konkurujemy z innymi przewoźnikami, w tym – należącymi do dużych

grup przemysłowych. W części staramy się o nabycie owych podmiotów i skonsolidowanie rynku w ramach dużego narodowego przewoźnika, który zabezpieczy interesy dużych grup przemysłowych i polskiego przemysłu. Są również pomysły na bardziej optymalny model funkcjonowania rynku przewozów. PKP Cargo obsługując dziennie ponad tysiąc pociągów i jest w stanie najbardziej optymalnie zarządzać ruchem towarowym na sieci, przede wszystkim dzięki nakładom taborowym, które zostały poniesione w poprzednich latach i które przygotowały PKP Cargo do zmiany sytuacji rynkowej.

To nie koniec, gdyż nadal będziemy inwestować w tabor. W tym celu zarząd PKP Cargo ogłosił przetarg na kupno do dwudziestu lokomotyw wielosystemowych – jest to wydatek w wysokości ponad 100.000 tys. euro. Rozwój w obszarze taboru dotyczy również nabycia platform intermodalnych. Są to te elementy, które będą nam pozwalały rosnąć w tym segmencie rynku, który będzie rozwijał się najbardziej dynamicznie i będzie nam pozwalał wchodzić na inne rynki. Jest to zdecydowanie kierunek rozwoju firmy, ale rozwoju zrównoważonego, to znaczy rozwoju w tych obszarach, w których rynek będzie rósł, w tych obszarach, w których będziemy mogli aktywnie walczyć (podkreślam: walczyć) o zlecenia od naszych klientów, dlatego że nikt nam niczego nie daje. Każdy kontrakt musi być pozyskany z rynku w warunkach konkurencyjnych. Nasi klienci muszą być odpowiednio obsłużeni.

Po drugie, kolejnym dużym obszarem inwestycyjnym są właśnie zasoby ludzkie. Podejmujemy zobowiązanie odbudowy niektórych zawodów. Takim zawodem jest np. zawód maszynisty. Przypomnę, że roczna rekrutacja do tego zawodu obejmuje prawie pięćset osób. Koszt szkolenia maszynisty, które trwa niemal dwa lata, wynosi ponad sto tysięcy złotych, jest zbliżony do kosztu szkolenia pilota. I bardzo dobrze. Będziemy inwestować w niektóre obszary po to, żeby być bardziej konkurencyjnym, po to, żeby być bardziej efektywnym. Tylko w ten sposób możemy pozyskiwać zlecenia rynkowe. Natomiast polityka kadrowa musi być prowadzona w sposób racjonalny, musi odpowiadać zmieniającym się warunkom rynkowym. Takie są założenia naszej polityki w obszarze zasobów ludzkich, ale też polityki inwestycyjnej, która – jeszcze raz chciałbym to podkreślić – nastawiona jest na rozwój firmy, na zdobywanie nowych rynków w tych obszarach, w których rynki będą się najbardziej dynamicznie rozwijały. Pozyskiwanie kontraktów i przejęcia innych przewoźników to nie jest jedyny kierunek, w jakim rozwija się PKP Cargo.

Przypomnę panom przewodniczącym oraz paniom i panom posłom, że PKP Cargo bardzo aktywnie stara się uzyskać mandat do negocjacji przy akwizycji Portu Gdańskiego Eksploatacja. Nadal jesteśmy w owym procesie. Są to te kierunki rozwoju, w których PKP Cargo ma realną szansę umocnić swoją pozycję rynkową. Chodzi o lepszy serwis, bardziej nowoczesny sprzęt, lepsze narzędzia logistyczne i lepszą ofertę zbudowaną na synergiach opartych o bardziej rozwinięte produkty. Jest to kierunek rozwoju grupy kapitałowej PKP Cargo, który w pewnych regionach Polski, oczywiście, może budzić pewne napięcia.

Przypomnę, że główne szlaki handlowe, które obsługujemy, są na zachodzie Polski, prowadzą z rejonu Śląska do polskich portów. W Polsce wschodniej i południowo-wschodniej działalność handlowa głównie w związku z bardzo ograniczoną wymianą towarową ze Wschodem... Mam tutaj na myśli konflikt na Ukrainie, który w bardzo istotny sposób ograniczył potoki towarów płynące przez przejście Medyka-Żurawica obsługiwane przez zakład południowy w południowo-wschodniej części Polski. Zresztą tam ruch zawsze był bardzo słaby. Z niewiadomych albo, w dzisiejszych realiach, trudnych do wytłumaczenia powodów w rejonie południowej Polski lokowano zakłady naprawy taboru kolejowego, co powodowało, że tabor musiał być odrywany z głównych szlaków komunikacyjnych i prowadzony właśnie tam do naprawy. Jesteśmy zmuszeni zmienić tę sytuację w związku z tym, że PKP Cargo musi być bardziej efektywne również kosztowo.

W związku z tym tak jak powiedziałem, zwłaszcza w regionie Polski południowo-wschodniej i wschodniej perspektywy niektórych jednostek organizacyjnych nie są skierowane na rozwój.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panom prezesom.

Otwieram debatę.

Do głosu, póki co, zapisali się panowie posłowie: pan poseł Piotr Król, pan poseł Kazimierz Smoliński, pan poseł Bogdan Rzońca, pan poseł Andrzej Adamczyk, pan poseł Wojtkiewicz, pan poseł Tchórzewski, pan poseł Lassota a także pan prezydent Miętek.

Dobrze, zaraz po kolei państwa zapiszemy.

Udzielam głosu panu posłowi Piotrowi Królowi. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście!

W związku z tym, że pan przewodniczący Andrzej Adamczyk rozpoczął w takiej a nie innej kolejności (rozpoczął od spółki TK Telekom), zdyscyplinowanie pozwolę sobie zachować taką kolejność. W związku z tym mam kilka pytań dotyczących funkcjonowania TK Telekom.

Po pierwsze, chciałbym zapytać, jakim wynikiem spółka zakończyła rok 2014? Mamy marzec roku 2015. Mam nadzieję, że wynik jest już znany. Jednocześnie chciałbym zapytać, czy prawdą jest, że w budżecie na rok 2015 właściciel spółki TK Telekom, czyli spółka PKP S.A. założyła przychód z tytułu sprzedaży spółki TK Telekom? Jeżeli informacja ta jest prawdziwa, proszę o jej zweryfikowanie, jaką wielkość w związku z tym państwo zaplanowaliście?

Trzeba powiedzieć, że spółka TK Telekom – w mojej ocenie – jest jedną ze strategicznych spółek wchodzących w skład grupy PKP S.A., jeżeli chodzi o bezpieczeństwo państwa. Według wiedzy grupy posłów posiada ona między innymi NATO-wski certyfikat bezpieczeństwa. Chciałbym zapytać, jak będzie zabezpieczona owa sfera działalności w chwili dojścia do ewentualnej sprzedaży spółki? Czy właściciel, czyli PKP S.A. bądź też ministerstwo uzyskali odpowiednie opinie Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Służby Kontrwywiadu Wojskowego w zakresie wpływu sprzedaży spółki na bezpieczeństwo państwa?

We wniosku, który skierowaliśmy w sprawie zwołania dzisiejszego posiedzenia Komisji, w części dotyczącej TK Telekom pisaliśmy, między innymi ,o podziale spółki na pięć spółek. Chciałbym się skupić na jednej a mianowicie – na TK Budownictwo, obecnie PKP Budownictwo. Chciałbym zweryfikować pewne informacje. Proszę, żeby państwo powiedzieli, jakiego rzędu stratę zanotowała spółka TK Telekom w związku ze sprzedażą spółki TK Budownictwo, obecnie PKP Budownictwo?

Po wprowadzeniu, którego dokonał pan przewodniczący Adamczyk, padła tutaj informacja (żeby być ścisłym, bodajże pan prezes TK Telekom powiedział) o pakcie gwarancji pracowniczych. Mam świadomość tego, że w różnych spółkach Skarbu Państwa, w spółkach komunalnych proces negocjacji ze związkami zawodowymi odbywa się w różny sposób. Natomiast formuła, którą pan przedstawił, sprawia wrażenie jakby pomiędzy zarządem TK Telekom a związkami w ogóle nie musiały się toczyć żadne rozmowy, co – w mojej ocenie – jest dosyć oryginalnym założeniem.

W związku z tym chciałbym się dowiedzieć, czy zarząd TK Telekom jednak prowadził rozmowy ze związkami zawodowymi w zakresie zawarcia paktu gwarancji pracowniczych. Jak do owych rozmów odnosił się właściciel, czyli PKP S.A.? Z dzisiejszych wypowiedzi wynikało, jakoby rozmowy miały toczyć się tylko pomiędzy związkami zawodowymi a potencjalnymi inwestorami, jakoby to związki zawodowe w pewnym sensie miały wybrać inwestora po to, żeby odpowiedzialność zepchnąć na związki. W kontekście tego, że jednak wcześniej toczyły się jakieś rozmowy, jest to dosyć oryginalne założenie.

Chciałbym zapytać, czy prawdą jest, że przedstawiciele zarządu TK Telekom... Czy istniała grupa, która nazywała się zespołem roboczym powołanym do wynegocjowania i parafowania paktu gwarancji pracowniczych? Chciałbym zapytać, jakie było umocowanie prawne owego zespołu. Czy rzeczywiście istniał a jeżeli tak, jakie miał umocowanie prawne ze strony PKP S.A.?

Jeżeli chodzi o spółkę TK Telekom to na razie z mojej strony tyle.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, jeżeli są także pytania dotyczące PKP Cargo, to bardzo proszę poruszyć owe kwestie w tej chwili.

Poseł Piotr Król (PiS):

Oddam głos kolegom.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze, dziękuję.

Proszę, pan poseł Kazimierz Smoliński.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Dziękuję.

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo!

Słuchając wypowiedzi pana ministra oraz panów prezesów trudno się nie odnieść do pewnych generalnych stwierdzeń. Pierwsza rzecz, o której powiedział pan minister w odpowiedzi na wystąpienia pana wiceprzewodniczącego – to, że trzeba oddać głos działaczom gospodarczym, pan minister tak to określił. Oczywiście, jest to sformułowanie dosyć kuriozalne. Wydawało mi się, że działacze byli przed 1989 rokiem, chyba że panowie nadal mają pewne zadania polityczne do wykonania…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo przepraszam.

Panie pośle, przejdźmy do meritum, są to zupełnie niepotrzebne wy cieczki.

Bardzo proszę.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Dobrze, takie było sformułowanie, to tytułem wstępu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Na jednym z poprzednich posiedzeń Komisji zadałem pytanie panu prezesowi Karnowskiemu: ilu przedstawicieli, pracowników banków przeszło do pracy w PKP? Pan prezes nie udzielił mi takiej informacji, ale – obserwując to, co się dzieje na rynku w zakresie samego PKP Cargo, jak też TK Telekom – widać, że dawne działania pana profesora Balcerowicza przekładają się na obecną filozofię funkcjonowania PKP oraz całej grupy, ponieważ zmierzamy do zwijania firmy. Wyprzedajemy majątek PKP Cargo. Oprócz majątku nieruchomego w postaci wagonów czy nieruchomości są to kolejne spółki.

Tutaj jest pytanie do pana prezesa: za ile sprzedano PKP bądź TK Budownictwo? Czy rzeczywiście uzyskano stratę na owej transakcji? Jakie są wyniki wszystkich wydzielonych spółek w ramach TK Telekom? Co jest z 30 tys. kilometrami linii, sieci telekomunikacyjnej, która była w ramach TK Telekom? Czy w tej chwili jest ona podzielona w jakiś sposób pomiędzy spółki? Co jest ze światłowodami i certyfikatami bezpieczeństwa, o których wcześniej mówił pan poseł Król?

Program dobrowolnych odejść ma na celu obniżanie kosztów, ale z kosztami nieodłącznie wiążą się też koszty funkcjonowania zarządu. Jest pytanie do pana prezesa Karnowskiego i do pana ministra Żałobki: jak w ostatnich trzech latach wzrosły koszty funkcjonowania zarządów poszczególnych spółek? Czy prawdą jest, że panowie prezesi nie mają umów o pracę, tylko kontrakty, wobec czego nie ma ograniczeń, jeżeli chodzi o zatrudnienie w spółkach państwowych, nie ma kominówki? Na ile wzrosły koszty funkcjonowania całej dyrekcji w poszczególnych spółkach, ponieważ są nie tylko prezesi, ale też dyrektorzy? Siłą rzeczy, skoro tu oszczędzamy to, czy oszczędzamy też w zakresie zarządzania spółkami, w zakresie samych zarządów, jak również wszystkich dyrektorów w poszczególnych spółkach?

Moim zdaniem to też jest bardzo istotne.

Kwestia też pana ministra – czy pan minister kontroluje zatrudnianie panów prezesów? Skoro pan prezes, pan doktor Jakub Karnowski, pan doktor Piotr Ciżkowicz mają czas na pracę w Katedrze Międzynarodowych Studiów Porównawczych u pana profesora

Leszka Balcerowicza w Szkole Głównej Handlowej, gdzie adiunkt zarabia około 4 tys. zł to, czy panowie zarabiacie tam na przysłowiowe chusteczki do nosa? Czy uzyskujecie jakąś dodatkową wiedzę? Czy nie szkoda czasu na pracę zarobkową?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, bardzo pana szanuję…

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Są to konkretne pytania.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Naprawdę, bardzo pana proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Rolą przewodniczącego nie jest wcinać się w wystąpienia posłów.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pani poseł, nie zwracam się do pani, wobec powyższego proszę o cierpliwość, bardzo proszę.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Dobrze, w takim razie bez wycieczek.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo pana proszę.

Znam pana z bardzo merytorycznej pracy w naszej Komisji. Bardzo proszę, żeby dzisiaj też tak było. Bardzo proszę.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Moim zdaniem, pytanie o zatrudnienie jest pytaniem merytorycznym. Czy panowie dodatkowo pracują i uzyskują z tego tytułu dochody? Czy nie przeszkadza to w trudnej pracy zarządzania tak ważną grupą jaką jest grupa PKP S.A.?

Kolejne pytanie do pana prezesa Karnowskiego, ale myślę, że też do pana ministra: jak to funkcjonuje w wielkiej trójce, jeżeli chodzi o PKP, o całą grupę? Czy rzeczywiście jest tak, że dzieli się to na dziesiątki spółek i wyprzedaje majątek? Jak to wygląda w DB Schenker, Rail Cargo w Austrii i Fret SNCF we Francji? Czy możemy tutaj zrobić jakieś porównania, jeżeli chodzi o funkcjonowanie tamtych spółek?

Panie ministrze, mówił pan o emocjach. Trudno mówić o braku emocji, jeżeli chodzi o ludzi. Mam też pytanie: jak to się dzieje, że w PKP Cargo zwalniamy maszynistów, których wyszkolenie kosztuje sto tysięcy złotych lub więcej? Biorą oni odprawy a za chwilę zostają zatrudnieni w konkurencyjnych firmach. Takie przypadki mają miejsce. Teraz trzeba szkolić następnych. Rozumiem, że jest problem. Jest kwestia dialogu społecznego ze związkami zawodowymi, z pracownikami, czy jest możliwość ich przesunięcia, itd. Niemniej taki fakt ma miejsce. Z jednej strony wypłacamy pracownikom setki tysięcy złotych a za chwilę musimy szkolić ich następców, kiedy brakuje ich na rynku.

Jest to konkretne pytanie, proszę o odpowiedź.

Na ten moment myślę, że to tyle.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi.

Bardzo proszę pana posła Bogdana Rzońcę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję.

Panie przewodniczący, panie ministrze!

Właściwie na początku chciałbym skierować swoją wypowiedź do pana ministra, ponieważ pan minister występuje tutaj w imieniu rządu, pan minister odpowiada za wszystkie w jakiejś mierze rozkładane priorytety dotyczące zrównoważonego bądź niezrównoważonego rozwoju.

Może zatem przedstawię obrazek dotyczący funkcjonowania oddziału PKP Cargo w Jaśle. Na koniec listopada 2014 roku jest praca na dwie zmiany, jest obręczowanie kół, naprawa wagonów. Można powiedzieć, że pracy jest do licha. Na koniec grudnia jest jeden mail z oddziału południowego, konkretnie z Katowic do Jasła. W mailu pisze się tak: nie ma dla was pracy. Na początku stycznia 2015 roku przyjeżdżają do Jasła dyrektorzy PKP Cargo z Katowic, spotykają się z pracownikami, którzy jak na najsmutniejszych filmach z czapkami w rękach stoją na baczność przed dwoma dyrektorami. Od dyrektora oddziału z Katowic słyszą: dla was pracy tu nie ma, przyjedźcie do Katowic. Tak dzisiaj traktuje się pracownika.

Panie ministrze, czy nie jest to redukowanie ludzi, przepraszam za wyrażenie, do pachołków i parobków? Tutaj nastąpiła, zdaje się, pewna refleksja ze strony prezesa, pana Purwina, ponieważ na szczęście tamten dyrektor po jakimś czasie przestał być dyrektorem. Gratuluję, ponieważ mieć takiego dyrektora to wstyd. Jest to dosyć obiecująca odpowiedź dla związkowców z Jasła, że jednak praca będzie. Nie będzie się wywozić setek ton kół przywiezionych do Jasła do zaobręczowania. Nie będzie się wywozić tego, co zostało już przygotowane do pracy.

Chciałbym podziękować za tę decyzję, że nie ma już takich dyrektorów, którzy w ten sposób odnoszą się do pracowników.

Pozostaje jednak dalej pytanie: co zrobić z majątkiem? Proszę państwa, oddział w Jaśle posiada jednohektarową halę wyposażoną właśnie do obręczowania kół, do reprofilacji zestawów kołowych z pełną diagnostyką. Jest druga hala. Są suwnice trzydziestotonowe, ośmiotonowe, jednotonowe, itd. itd. Jest pełne wyposażenie do wykonywania pracy, która była wykonywana w listopadzie.

Teraz moje pytanie. W dniu 16 lutego związkowcy byli u pana prezesa. Otrzymali obiecującą odpowiedź, że jednak może jakaś tam praca dla Jasła się znajdzie. Proszę państwa, Jasło to miasto, które umiera na skutek decyzji rządu Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego. Wszystkie małe miasta umierają, właściwie w Polsce wschodniej nie ma małych miast, z których nie byłyby wyprowadzane firmy, niestety, z dużą stratą dla zwykłych pracowników, którzy przez lata pracowali na rzecz spółek Skarbu Państwa, w tym także na rzecz kolejnictwa. Jeżeli dzisiaj spółka PKP Cargo mówi, że ma niezłe wyniki, jeżeli ma zyski, jeżeli inwestuje to zapewniam państwa tutaj obecnych, że nie jest to tylko i wyłącznie wynik tego menedżmentu, który znajduje się na tej sali. Podobnie jak w innych spółkach jest to majątek wypracowany przez całe lata.

Bardzo proszę, żebyście państwo wzięli pod uwagę, żeby pan minister wziął pod uwagę fakt, że nawet półprocentowe bądź dwuprocentowe zyski związane z likwidacją oddziałów, zakładów zamiejscowych, *per saldo* wcale nie są zyskami społecznymi. Za chwilę ci ludzie pójdą na bezrobocie, pójdą po prostu na zwyczajne bezrobocie. Za chwilę jako ojcowie rodzin, jako osoby, które czasem mają na utrzymaniu także starszych ludzi, staną się zwykłymi osobami, które trafiają, nie chcę powiedzieć, że na margines społeczny, ale do opieki społecznej.

Proszę? Proszę bardzo, coś pan mówił. Niech się pan nie wstydzi, proszę mówić.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, bardzo proszę o kontynuowanie.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Po prostu, pan coś do mnie mówił…

Chciałem się dowiedzieć co, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie ma takiej formuły, panie pośle, doskonale pan o tym wie.

Proszę kontynuować.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Na zakończenie chciałbym zapytać pana ministra. Jeżeli chodzi o rzeczywiście jednoprocentowe, dwuprocentowe zyski, o takie postępowanie dyrektorów PKP Cargo, jakie zdarzyło się np. w Jaśle, czy utożsamia się pan z tym? Przecież to wszystko można spraw-

dzić. Ludzie tam są. W tej chwili na tzw. nieświadczeniu pracy pozostało blisko stu ludzi, może około siedemdziesięciu. Czy znajdzie się dla nich praca?

Mam tutaj prośbę, żeby spróbować popatrzeć na funkcjonowanie spółki PKP Cargo, tego małego oddziału w ten sposób, że takie działania władz spółki doprowadzają do ogromnych frustracji i niepokojów a *per saldo* wcale nie ma z tego jakiegoś niezwykłego zysku, ponieważ jest majątek produkcyjny, który jest zdolny do wykonywania tych czynności, które przez całe lata były wykonywane w oddziale w Jaśle.

Tutaj jest prośba a zarazem pytanie do pana prezesa: na ile wywiąże się pan z obietnic, które zostały złożone w dniu 16 lutego podczas wizyty związkowców u pana w zakładzie pracy, u pana w spółce?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, pierwsza kwestia dotyczy TK Telekom. Pan prezes Hamryszak mówił o dialogu społecznym, o rozmowach ze stroną związkową, z załogą. Panie ministrze, panie prezesie (zwracam się do pana prezesa Karnowskiego) – relacje w zarządzanych, nadzorowanych przez was spółkach, mogę powiedzieć, że spsiały. Jako kontrargument przywołuję zdarzenie z dnia 6 lutego tego roku. Związkowcy zgromadzeni w świetlicy siedziby spółki TK Telekom mieli nadzieję na rozmowę z zarządem. Zarząd przetrzymał ich, nie przymierzając, jak Krzyżacy – Juranda ze Spychowa pod zamkiem w Szczytnie, przez kilka godzin. Zostaliśmy poinformowani o całej sytuacji. Mówię tutaj o posłach, o członkach sejmowej Komisji Infrastruktury. Panie prezesie, to nie są żarty. Pan poseł Rzońca, pan poseł Szmit i ja udaliśmy się na miejsce nie w celu pobudzenia strajku, zmiany sytuacji, generowania konfliktu. Chcieliśmy po prostu zapytać, co się dzieje. Osoby, które zostały wynajęte do zawiadywania majątkiem Skarbu Państwa (ponieważ taką rolę pełnią członkowie zarządu spółki TK Telekom – ani mniej, ani więcej), potraktowały przedstawicieli parlamentu jak nie przymierzając smarkaczy, ludzi z ulicy.

Panie ministrze, tak spsiały relacje w spółkach PKP S.A.

Dzisiaj buntuję się na słowa pana prezesa TK Telekom, że prowadzi dialog. Jeżeli tak sobie panowie wyobrażacie ten dialog to nie jest to dialog, to jest sposób na to, żeby ludzi poniżyć i upodlić, o czym mówił między innymi pan poseł Rzońca. I nie czujemy się tutaj dotknięci jak baletnica, mówię tutaj też w imieniu (mam nadzieję, że mi pozwolą) – pana posła Szmita i pana posła Rzońcy, że potraktowano nas poza normalnymi zasadami kultury społecznej, takich relacji międzyludzkich. Zarząd wyszedł na pierwsze piętro i stwierdził, że nie zejdzie do świetlicy dopóty, dopóki posłowie stamtąd nie wyjdą, dopóty dopóki oni tam będą… A do tego wszystkiego zarząd, członkowie zarządu, jak mniemam, na czele z panem prezesem spółki TK Telekom, wykorzystywali pana Longina Komołowskiego, można powiedzieć legendę Solidarności, ale także, w swoim czasie, wicepremiera rządu.

Jeżeli mówicie państwo o relacjach, o dialogu społecznym – tak wygląda dialog społeczny, panie ministrze, w nadzorowanych przez pana spółkach należących do państwa. Tak to po prostu jest.

I możemy tutaj dużo mówić, możemy tutaj wysłuchiwać długich elaboratów i wystąpień, jak chociażby w przypadku pana prezesa PKP Cargo, do czego za chwilę przejdę. I, jeżeli można, panie prezesie – nie przyszedł pan tutaj czynić złośliwości, ja panu ich szczędzę, tak że wypraszam sobie…

Panie przewodniczący, bardzo pana proszę, żeby przywołał pan do porządku osoby zaproszone na dzisiejsze posiedzenie Komisji.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proponuję, panie przewodniczący, trochę obniżyć ton wypowiedzi, ponieważ siła ekspresji powoduje także reakcje. W związku z tym proponuję merytoryczną rozmowę, debatę.

Proszę, zachowajmy umiar. Wydaje się, że spełnimy swoje zadanie na dzisiejszym posiedzeniu.

Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Otóż, pan prezes zarządu TK Telekom absolutnie nie odniósł się do kwestii związanej z poruszonym przeze mnie problemem, kiedy przedstawiałem go w imieniu wnioskodawców. Przedstawiałem powody, dla których zwołaliśmy dzisiejsze posiedzenie. Mianowicie rzecz dotyczy sprzedaży spółki TK Telekom, wysokości kwoty, wartości, ceny za jaką planowana jest sprzedaż spółki.

W związku z tym, że pan prezes nie udzielił żadnej odpowiedzi na ten temat, oczekuję odpowiedzi na piśmie a zanim to nastąpi, również informacji werbalnej w czasie dzisiejszego posiedzenia.

Kolejna sprawa dotyczy PKP Cargo. Pan prezes absolutnie nie odniósł się do decyzji związanych z majątkiem spółki. Mam nadzieję, że przedstawiciele strony społecznej odniosą się do części dotyczącej likwidacji podmiotów. Otóż, dzisiaj mamy do czynienia z prawdopodobnymi decyzjami (proszę o potwierdzenie lub zaprzeczenie) co do sprzedaży trzech biurowców – w Warszawie przy Grójeckiej, w Krakowie przy Kamiennej. Ponoć taką uchwałę podjęła rada nadzorcza PKP Cargo S.A. na swoim posiedzeniu. Sprzedaje się budynki, które do tej pory służyły działalności firmy, z niezrozumiałych powodów sprzedaje się budynki za kwoty, które mogą budzić co najmniej zdziwienie.

Z wiedzy, która jest nam dostępna, budynek w Katowicach wraz z działką i parkingami (jest to około 75 arów, 0,75 hektara) wyceniono na około 18.000 tys. zł. Niedawno, kilka lat temu, w przedsięwzięcie polegające na modernizacji budynku w Katowicach zainwestowano około 8000 tys. zł. Dlaczego, z jakich powodów podejmuje się działania, których celem jest sprzedaż budynków biurowych należących do przedsiębiorstwa w sytuacji, kiedy budynki takie trzeba będzie wynajmować? Jest pytanie, dlaczego likwidujecie państwo oddział w Krakowie. Dlaczego podejmujecie decyzję o likwidacji oddziału w Krakowie i każecie ludziom dojeżdżać do Katowic? O tym, panie prezesie, absolutnie pan nie wspomniał.

Bardzo proszę, żeby ustosunkował się pan do kwestii tego, dlaczego zamierzacie sprzedać biurowiec przy ulicy Kamiennej. Czy przyszedł czas na sprzedaż nieruchomości? Czy jest to nieodzowny element restrukturyzacji w specyficzny sposób dzisiaj traktowanej przez rządzących?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu.

Bardzo proszę pana przewodniczącego Krzysztofa Tchórzewskiego.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo.

Może na początek telekomunikacja. Otóż dzisiejsza sytuacja pokazuje, że podział telekomunikacji kolejowej na wiele drobnych przedsiębiorstw był błędem. Przynajmniej taki jest obraz, taka jest ocena, jeżeli chodzi o ekspertów gospodarczych. Jak ów fakt w perspektywie został oceniony przez ministerstwo? Jakie są wnioski z oceny owych działań? Działania te powinny być wcześniej poprzedzone odpowiednią analizą skutków. Wiemy, że kiedy rynek telekomunikacyjny zaczął się bardzo dynamicznie rozwijać (mniej więcej przed dziesięcioma, dwunastoma laty był dynamiczny skok rozwoju rynku telekomunikacyjnego), w tym momencie telekomunikacja kolejowa mając pełny układ szkieletowy, jeżeli chodzi o światłowody w Polsce, miała pełne perspektywy, żeby stać się jednym z liderów albo przynajmniej znaczącym graczem na rynku.

Można domniemywać, że rozpoczęły się zabiegi podmiotów, które wchodziły na rynek, które rozwijały swoje sieci, swoje działania, żeby do tego nie doszło. Być może upadek kolejowego rynku telekomunikacyjnego był efektem różnego rodzaju działań lobbingowych, którym ulegli menedżerowie kolejowi a, być może, nawet część urzędników ministerstwa.

Chciałbym zapoznać się z oceną sytuacji, czy była ona badana przez odpowiednie służby czy też nie. Jeżeli część z informacji jest niejawnych, chętnie zapoznam się z nimi w odpowiednim trybie. Jest to rzecz niezwykle ważna, dlatego że to, co się dzisiaj dzieje, jest efektem tego, co było kilka lat wcześniej, co działo się systematycznie. Miała miejsce

wprost niezwykła w tego typu sytuacjach huśtawka kadrowa oraz podział. Rzeczy te powinny być bardzo głęboko ocenione, ponieważ przeprowadzona w ten sposób restrukturyzacja przyniosła olbrzymie straty finansowe.

Z tego punktu widzenia, odnoszenie się tylko do obecnej sytuacji pracowniczej to za mało. Jeżeli chodzi o sytuację pracowniczą, o to, co się dzieje w tej chwili, rzeczywiście, jest to poważny problem, ale wymaga to także zbadania skutków.

Druga rzecz dotyczy PKP Cargo. Protesty pracownicze wskazują na dominującą rolę Skarbu Państwa. Nie ma jej tutaj. Są pewne zabezpieczenia statutowe. Nie wszyscy tutaj zebrani są w stanie dokładnie zbadać zmiany w statucie. Dobrze by było, gdybyśmy dzisiaj dowiedzieli się, o co chodzi w zmianach w statucie, które mają być proponowane na walnym zgromadzeniu w dniu 13 kwietnia. Jakie mają być efekty owych zmian? O co w tym wszystkim chodzi?

Dalej, jest w pełni jasny akcjonariat na koniec trzeciego kwartału. Nie jest natomiast tak jasne, jak jest obecnie, czy na koniec roku nastąpiły duże zmiany. Chciałbym zapytać, jeżeli weźmiemy perspektywę koniec września i dzień dzisiejszy to, jaka jest sytuacja akcjonariatu PKP S.A.? Na koniec września było to 33%. Chciałbym wiedzieć, jak na dzień dzisiejszy wygląda sytuacja akcjonariatu PKP? Czy poza ING, Morganem i Avivą na dzień dzisiejszy pojawili się jeszcze inni, którzy przekroczyli 5%? Z drugiej strony mamy akcjonariat rozproszony, 40%, ale w okolicy giełdy chodzą różne pogłoski, że są podmioty, które systematycznie powiększają swój udział, pilnując się, żeby nie przekroczyć 5%. Wiemy, że w taki sposób prawie została przejęta kontrola nad Azotami.

Nieoficjalne, że tak powiem, zainteresowanie, pogłoski wokół giełdy wskazują, że podmioty kontrolowane przez spółki w różny sposób podporządkowane kapitałowi rosyjskiemu kontrolują na giełdzie w Polsce już ponad 15%.

Jeżeli dzieją się takie rzeczy, chciałbym usłyszeć, czy zostały uruchomione odpowiednie mechanizmy kontrolne. Dzisiaj widzimy gwałtowne poszukiwania, działania Ministerstwa Skarbu Państwa, żeby zabezpieczyć sprawy strategiczne. Płynie z tego wniosek, że rząd nie widzi tutaj możliwości zabezpieczenia kwestii strategicznych przewozów wojskowych i innych za pośrednictwem PKP Cargo. Tu jest prośba o odpowiedź na piśmie, czy przed prywatyzacją zostały przeprowadzone w tej sprawie odpowiednie analizy. Czy możliwa utrata kontroli nad spółką na skutek prywatyzacji poprzez konieczność dopuszczania do uczestnictwa w zarządzie i radzie nadzorczej tych wszystkich, tych grup, które przekraczają 20%, co wpływa na znajomość rzeczy jawnych, niejawnych, itp., czy wszystkie te rzeczy zostały dokładnie przeanalizowane? Jakie są wnioski z owej analizy? Wynika z tego, że wnioski z analizy nie zostały właściwie przeprowadzone, dlatego że jeżeli dzisiaj Skarb Państwa chce gwałtownie połączyć... Mówienie obecnie przez wiceministra, że są to tylko analizy, jest pewnym unikiem. Wiedza na temat tego, co się dzieje w Skarbie Państwa, wskazuje na to, że Lotos, Orlen i KGHM chcą (a, być może, zostaną zmuszone do tego), żeby połączyć swoje spółki, co też nie zapewni tego w takim zakresie, w jakim mogłoby zapewnić PKP Cargo, jeżeli chodzi o sprawy strategiczne.

Cokolwiek wiem, ponieważ swego czasu zajmowałem się tymi rzeczami. A więc jest to kwestia bardzo niebezpieczna. W moim przekonaniu, zaniepokojenie związków zawodowych w tej sprawie jest niezwykle słuszne i wskazuje na wiele wcześniejszych nieodpowiedzialnych działań. W tej dziedzinie tak należałoby na to popatrzeć.

Druga rzecz – niepokoi to, co się dzieje z wynikami. Z jednej strony jest pokazywany zysk za rok 2014 w wysokości 276.000 tys. zł, ale od czasu przed prywatyzacją jest systematyczny spadek zysku na działalności operacyjnej – przed prywatyzacją było to prawie 300.000 tys. zł a obecnie jest spadek do poziomu 49.000 tys. zł. Jest to spadek rok do roku o 30% na działalności operacyjnej. Spadek o 30% rok do roku nie wskazuje, żeby prywatyzacja spełniła swoją rolę a więc spowodowała, żeby spółka PKP Cargo była bardziej agresywna na rynku, bardziej radziła sobie na rynku, miała większe zdolności operacyjne.

Słyszeliśmy, że jeżeli nie będzie kontrolowana przez Skarb Państwa, będzie lepiej radziła sobie rynkowo. Tymczasem spadek przychodów na działalności operacyjnej, szukanie różnych innych doraźnych przychodów, żeby pokazać zysk, wskazuje na to,

że dziedzina ta nie jest właściwie pilnowana przez zarządzających firmą. Nie jest także pilnowana od strony głównego akcjonariusza, jakim nadal jest Skarb Państwa.

W wypowiedziach, które tutaj słyszeliśmy, dlaczego taki kierunek jest tolerowany, dlaczego tak się dzieje, że inni operatorzy na rynku powiększają swój zasięg... Analiza biur maklerskich wyraźnie wskazuje na takie oceny, iż być może PKP Cargo utrzyma obecną wysokość w zakresie pracy przewozowej, pozostanie na tym samym poziomie. Co to znaczy? Rozwój gospodarczy corocznie emituje u nas nawet półtora- lub dwuprocentowy wzrost masy przewozowej. Będzie to oddawane innym. Nie ma się tu z czego cieszyć.

Proszę państwa, w tej sytuacji jest to przygnębiające, jeżeli z czymś takim spokojnie się godzimy a informując posłów, w ogóle nie odnosimy się do tego, dlaczego tak się dzieje, dlaczego taki kierunek ma miejsce. Przecież jest to powolny upadek firmy i wycofywanie się z rynku. Chyba nie o to w tym wszystkim chodziło. Jeżeli, rzeczywiście, chodziło tylko o to, żeby do kasy wpłynęło kilka miliardów złotych z tytułu prywatyzacji to w całej grupie nie bardzo jest się czym chwalić, dlatego że pokazywane na koniec 2014 roku kompleksowe zobowiązania, niektóre są bardzo długoterminowe, pracownicze, itd., ale mimo wszystko kompleksowe zobowiązania PKP PLK osiągające prawie 25.000.000 tys. zł, powalają. Chwalimy się, że w tej chwili zadłużenie PKP S.A. spada z 4.000.000 tys. czy 5.000.000 tys. zł do 1.000.000 tys. zł, że stał się wielki cud a, z drugiej strony, tak naprawdę to wypompowano, spółka PKP PLK obecnie stała się bańką mydlaną. Jeżeli całkowite zobowiązania zbliżają się do około 25.000.000 tys. zł, to jest to dziwne przekładanie długów z jednej półki na drugą.

Wyraźnie widać, że Skarb Państwa czyni tutaj jakieś dziwne rzeczy. W każdym razie patrząc z takiego punktu widzenia, jeżeli odniesiemy się do tego, co się dzieje w PKP Cargo to nieprofesjonalny nadzór ze strony właściciela wskazuje na to, że nie są prowadzone dogłębne analizy albo się to zaniedbuje, albo po prostu toleruje, albo są postawione inne cele, wtedy powiedzcie – jakie.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana posła Michała Wojtkiewicza.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo.

Chciałbym, żeby koledzy mi nie przeszkadzali…

Panie przewodniczący, szanowni państwo!

Wysłuchałem wypowiedzi z uwagą. To, co mówią pracownicy, wskazuje, że żyjemy w bardzo dziwnym państwie. Jeden z prominentnych działaczy Platformy Obywatelskiej określił, że jest to dziki kraj. Inni mówią, że to nie jest dziki kraj, tylko dobrze zorganizowany, z tym że organizacja ta nie służy obywatelowi, tylko zupełnie komu innemu. Przykładem na to może być fakt, że przesyłki pocztowe rządu są wycenione ma 1.000.000 tys. zł, ale nie idzie to do Poczty Polskiej tylko w zupełnie innym kierunku.

Obraz PKP Cargo może przedstawiać dworzec w Tuchowie, gdzie było napisane „Tuchów” a dzisiaj jest napisane „Dom pogrzebowy”. To nie jest fikcja. Zapraszam pana posła Józefa Lassotę, zapraszam pana przewodniczącego. Mówię to dzisiaj dla przypomnienia panu. Będę to przypominał.

Przypomnę jeszcze wiele innych rzeczy. Administracja wzrosła o 10.000.000 tys. zł a spółkę PKP Cargo, która ma generować dochód, likwiduje się. Chodzi o spółkę strategiczną. Była już mowa na ten temat. Na wypadek sytuacji trudnej, wojennej tracimy nad tym jakąkolwiek kontrolę. Druga spółka – sieć światłowodowa, Telekom. Jestem członkiem Komisji Obrony Narodowej. Przecież dzisiaj jako państwo nie mamy jakichkolwiek światłowodów. Teraz znowu chcemy się tego pozbyć. Na wypadek mocno kryzysowej sytuacji tracimy jakąkolwiek możliwość łączności, to jest karygodne. Proszę wziąć pod uwagę – Cargo, przewozy, jest to regulacja pomiędzy drogowym a szynowym przewozem towarów. Co się dzisiaj dzieje na drogach? Co się dzisiaj dzieje na kolei?

Na koniec pytanie do pana prezesa (o Jaśle było już powiedziane, taka sama dramatyczna sytuacja jest także w Tarnowie), chciałbym zapytać: co z Tarnowem. Jak to wygląda?

Na twarzach panów, oczywiście, uśmiech…

Chciałbym powiedzieć o jeszcze jednej sprawie. 2.500.000 tys. zł rocznie generują płace wszystkich prezesów w spółkach Skarbu Państwa, same tylko nie płace, tylko to są premie.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, nie zabijajmy reszty optymizmu i uśmiechu na twarzach ludzi.

Bardzo proszę, pani poseł Anna Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Bardzo krótko, ponieważ wiele wypowiedzi już padło, nie chcę się powtarzać, ale mam trzy krótkie pytania.

Po prywatyzacji spółek Skarbu Państwa mamy do czynienia z radykalnym wzrostem kosztów zarządu. Niedawno cała Polska mogła śledzić finansowe relacje, jeżeli chodzi o spółki węglowe. W zasadzie połowę ich zadłużenia generowały zwiększone koszty zarządu, które – po prywatyzacji – wzrosły z miliarda do dwóch, tego zarządu, który odszedł w niesławie.

Mam więc pytanie do panów prezesów: czy panowie czujecie, że zapracowaliście na swoje wysokie apanaże? Obserwując efekty waszej działalności, widzimy, że żonglowanie finansowymi wskaźnikami, wyzbywanie się majątku i likwidacja firmy jest to proces bardzo zły. Mamy do czynienia z taką oto sytuacją, że firma zwija się, że wyprzedaje majątek, że zwalnia ludzi.

Do panów prezesów apeluję o jedno: kiedy ocenia się działalność na niwie biznesowej i każdej innej, powinno się pokazać efekty działalności w całym spektrum. Miejcie państwo świadomość, miejcie panowie świadomość, że jesteście osobami wynajętymi przez publicznego właściciela do zarządzania. Powinniście mieć taką oto perspektywę, że koszty należy policzyć w całościowym rozumieniu, również, proszę panów, koszty społeczne.

Wasze aroganckie uśmieszki na twarzach niczego tutaj nie zmieniają. Przyszliście, odejdziecie a ktoś po was, proszę państwa, będzie sprzątał, ponieważ efekty waszej działalności będą takie, że zwolnicie ileś tam setek osób w oparciu o program dobrowolnych odejść. Myślę, że przedstawiciele strony społecznej wypowiedzą się na temat owej dobrowolności, dlatego że dochodzą do nas bardzo nieprzyjemne wieści.

Proszę państwa, rasowy menedżer, który ocenia całość skutków finansowych...

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Trzeba dodać, że Skarbu Państwa.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję za pomoc, ale wolałabym skończyć sama.

Całościowy efekt oceny waszej pracy będzie również taki, jaka liczba zasiłków w takich terenach jak Jasło, jak Nowy Sącz, jak tereny Małopolski wschodniej i Podkarpacia zostanie wypłacona z publicznej kasy, to znaczy z funduszy na politykę społeczną państwa, dla rodzin pracowników, których naciskami wypchniecie na bruk. Jest to pierwsza kwestia.

Teraz druga kwestia. Pan poseł Adamczyk zahaczył o ową kwestię, ale postawię kropkę nad „i". Jakaż to strategia biznesowa zdecydowała o tym, żeby siedzibę spółki PKP Cargo przenosić do Katowic? Żyjemy w czasach, kiedy rząd za bardzo wielkie środki realizuje program dostępności cyfrowej. Cały czas wszyscy teoretycy pracy mówią nam, że stanowisko pracy, telepraca, praca w domu, praca na odległość jest to kierunek, w którym zmierza administracja państwowa. W dobie łączności internetowej, w dobie możliwości elektronicznego przesyłania dokumentów siedziba spółki jest kwestią wtórną.

A więc, jaki racjonalny argument, gdyby pan prezes zechciał to powiedzieć, przemawia za tym, żeby siedzibę spółki przenosić do Katowic? Czy pan prezes spodziewa się, że przy spadkach na rynku nieruchomości osiągnie godziwą cenę za budynek? Czy pan prezes bierze pod uwagę, że wszystkie stare budynki kolejowe są to budynki albo wpisane do rejestru zabytków, albo o takim charakterze, że bez zezwolenia konserwatora ani się ich nie sprzeda, ani nie zrobi remontu? Rozsądny kupujący takie rzeczy będzie brał pod uwagę. W oczywisty sposób trudności z dalszym zagospodarowaniem budynku odbiją się na jego cenie. A więc jaki argument przemawia za tym, żeby w momencie dekoniunktury na rynku nieruchomości sprzedawać budynek, po czym wynajmować następny w Katowicach?

Rozumiem, że nieruchomości w Katowicach są tanie, ponieważ Śląsk w ogóle wymiera i można coś łatwiej wynająć, ale proszę o przedstawienie efektów finansowych owej decyzji.

Dziękuję, to tyle.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, pani poseł.

Pani poseł, szanowni państwo, mam głębokie przekonanie, że wyrażanie szacunku poprzez zwrot „wy" minęło dwadzieścia pięć lat temu, powinniśmy się tego trzymać.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Panie przewodniczący, byłabym wdzięczna, gdyby pan się wyciszył i skończył ze swoją rolą recenzenta wypowiedzi poselskich. Nie sądzę, żeby to było w zakresie pańskich kompetencji.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pani poseł, właśnie jest to w mojej kompetencji.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Pańskim obowiązkiem jest prowadzenie obrad Komisji, udzielanie głosu i zachowanie porządku a nie prowokowanie zawieruch na posiedzeniu Komisji, jak sądzę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Postponowanie drugiej osoby, uczestnika posiedzenia Komisji jest co najmniej nie na miejscu, po prostu zwracam pani uwagę. Myślałem, że przyjmie to pani ze zrozumieniem.

Bardzo proszę pana posła Lassotę.

Poseł Józef Lassota (PO):

Dziękuję.

Panie przewodniczący, szanowni państwo!

Prawdę mówiąc wolałbym zabrać głos po wysłuchaniu wystąpień strony społecznej. Jeżeli posłuchamy panów prezesów (oczywiście, jest to duży stopień ogólności) okazuje się, że nie ma żadnych problemów. Natomiast z rozmów z przedstawicielami zarówno PKP Cargo, jak i TK Telekom wynika, że sytuacja wygląda inaczej, szczególnie kiedy chodzi o dialog społeczny i szanowanie ludzi. Dlatego nie chcę w tej chwili tego oceniać, dlatego że zawsze tak jest, iż trzeba poznać obydwa stanowiska. Niemniej to, co słychać od ludzi, jest bardzo niepokojące.

Oczywiście rozumiem, że firma pod tytułem „spółka" ma podstawowe zadanie, czyli funkcjonowanie i uzyskiwanie zysków. Rozumiem, że działania są podejmowane w najlepszej wierze. Z drugiej strony, kiedy słucham wystąpień państwa posłów, zresztą nie jest to po raz pierwszy, ale zawsze jest tak, że bardzo często w wystąpieniach tych widać, że posłowie (a w przypadku samorządów – radni) chcieliby podejmować decyzje, nie ponosząc żadnej odpowiedzialności. Natomiast obowiązkiem zarządu jest jednak wyjaśnić, taka jest również rola komisji i Sejmu. Pewnie nie da się przedstawić rzeczywistego stanu faktycznego w ciągu dwóch godzin (za piętnaście minut kończy się czas posiedzenia), nie da się tego zrobić precyzyjnie. Niemniej sprawy, które są bardzo istotne, powinny być jasno przedstawione.

Niektórzy z przedmówców wskazywali na problem sprzedaży TK Telekom. Szczerze mówiąc, chciałbym usłyszeć, czy sprawa sprzedaży TK Telekom jest sprawą, którą rząd

akceptuje w sensie strategicznym. Rzeczywiście, wydaje się szczególnie w dzisiejszej sytuacji, również zewnętrznej, że jeżeli strategiczna funkcja, jaką posiada TK Telekom, przejdzie do spółki, być może państwo zostanie poważnie osłabione w swoich możliwościach. To jest dla mnie sprawa absolutnie priorytetowa, bo choć sprawy ceny czy sprawy pracowników oczywiście też są ważne, ale – z punktu widzenia państwa – to jest sprawa strategiczna.

Przechodząc do PKP Cargo oraz Małopolski, ponieważ właśnie Małopolskę reprezentuję, chodzi o decyzje dotyczące przenoszenia do Katowic, sprzedaży budynku przy ulicy Kamiennej, w który zostały zainwestowane duże środki. Zgadzam się zresztą z panią poseł Paluch, która mówi, że przy dzisiejszych możliwościach techniki, pewien zakres pracy na odległość nie jest żadnym problemem. Jeżeli koszty wynajmowania budynku w Katowicach przewyższają koszty, które są ponoszone w Krakowie, jest pytanie o zasadność.

Rozumiem, że doraźnie pan prezes Karnowski oraz prezesi spółek zależnych mówią, że trzeba przenosić, ponieważ na południu i na wschodzie kraju nie ma transportu, nie ma zapotrzebowania na usługi. Jednak sprawa ta wygląda trochę inaczej, ponieważ jest tam cała infrastruktura, jest zaplecze, przeniesienie którego kosztuje ileś tam miliardów złotych, a nie jest wykluczone...

Trzeba myśleć perspektywicznie. Właściwie to pan minister powinien się głównie wypowiedzieć na ten temat, ponieważ rola rządu jest taka, żeby myśleć w dłuższych kategoriach niż tylko kadencja rządu czy kadencja władz PKP lub spółek zależnych. Czy sprawa ta została przemyślana strategicznie? Czy naprawdę jest to rozwiązanie, które w przyszłości zapewni nam dobre funkcjonowanie?

Dobrze rozumiem zarząd PKP, że ma za zadanie wyprowadzić kolej z dziury, w której się znalazła. Niemniej z punktu widzenia państwa nie może to być jedyny cel. Państwo musi dbać troszkę szerzej. W tym aspekcie, w tym kontekście wolałbym bardziej jednoznacznie, bardziej precyzyjnie usłyszeć stanowisko rządu, ponieważ PKP jest jednak spółką Skarbu Państwa.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi.

Bardzo proszę pana posła Jerzego Szmita.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Szanowni państwo, bardzo serdecznie dziękuję za głos.

Bardzo krótko.

Było spotkanie w TK Telekom, kiedy wspólnie z załogą czekaliśmy na przedstawicieli zarządu i kiedy zamiast zarządu zszedł do nas pan, jak rozumiem, bliski współpracownik prezesa, który zapytał trzech posłów, co oni tu robią i jakim prawem weszli na zebranie. Wydaje mi się, że jakoś to wytłumaczyliśmy temu panu, ale bardzo proszę zarząd, żeby wytłumaczył, jaką funkcję pełnią posłowie w Polsce, jakie są ich kompetencje ustawowe.

Jeżeli chodzi o inne techniczne sprawy, szanowni państwo, z przedstawionych informacji dotyczących działalności PKP Cargo, niestety, jednoznacznie widać, że rok ubiegły jeżeli chodzi o działalność podstawową, był rokiem złym. Przychody na działalności podstawowej a więc z tego, czym firma powinna się zajmować, spadły o blisko pięćset milionów. Jest wykazywany wzrost zysku z tytułu innych operacji. Musi być to wykonywane na innych operacjach, na działaniach księgowych, na takich czy innych przeszacowaniach. Można by było długo dyskutować na ten temat. Oczywiście, jest presja rynku, dlatego że PKP Cargo jest już spółką giełdową. Oczywiście, akcjonariuszom zależy na tym, żeby firma wykazywała zysk. Wtedy można wyżej wycenić akcje i więcej na nich zarobić.

Chciałbym jednak wrócić do spadku przewozów, jest on bardzo wyraźny. W związku z tym chciałbym zapytać o okoliczności, w jakich zostało przekazane przewożenie około 100 tys. ton rudy żelaza ze spółki podległej PKP, czyli PKP LHS do spółki PKP Cargo. Oczywiście rozumiem troskę prezesów spółki o swoją spółkę, wydaje mi się natomiast, że jeżeli poprawianie wyników jednej spółki ma się odbywać kosztem pogarszania wyników drugiej spółki PKP to chyba, po prostu, nie ma to sensu. Walczcie panowie na rynku,

konkurujcie w sposób rynkowy a nie w taki sposób, że poprzez dziwne, niejasne decyzje część przewozów jest przekazywana z jednej spółki do drugiej spółki.

Bardzo proszę o wyjaśnienie owej sprawy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę teraz o zabieranie głosu w następującej kolejności: najpierw pan prezydent Miętek (ponieważ nie wszystkich państwa znam z funkcji, proszę się przedstawiać, dlatego że posiedzenie jest rejestrowane w celach archiwizacji), później pani Elżbieta Baczewska, następnie pan Andrzej Śliwiak, pan Stanisław Stolorz, pan Jerzy Pilawski, pan Krzysztof Cieślak, pani Małgorzata Plewa, pani Jolanta Chartlińska.

Bardzo proszę pana Leszka Miętka, proszę.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Cała lista w ciągu dziesięciu minut….

Chciałbym zająć się sprawami ogólnymi, ale na początku mam pewną refleksję – przychodząc na posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury przychodzę w przeświadczeniu, że informacje dotyczące przedmiotu obrad Komisji parlamentarzystom należałoby przekazać z obu stron. Natomiast cały czas mamy do czynienia z taką oto sytuacją, że mamy przedstawiany krystaliczny obraz przez stronę rządową i zarządową. Później odnoszą się do tego parlamentarzyści a związki zawodowe, przedstawiciele partnerów społecznych jeżeli zdążą, coś powiedzą *post factum*. Moim zdaniem, kolejność wypowiedzi powinna być całkiem inna.

Jeżeli parlamentarzyści nie życzą sobie informacji płynących ze strony społecznej to po co nas zapraszacie? Przecież w dobie Internetu posiedzenie Komisji można sobie obejrzeć w Internecie, nie absorbując parlamentu naszą obecnością.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie prezydencie, proszę zauważyć, ile czasu mówi pan zupełnie nie na temat.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Panie przewodniczący, jest to na temat, ponieważ jest to istota rzeczy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie prezydencie, jeżeli będziecie państwo sprawnie zabierać głos, umożliwię to państwu, ale naprawdę skupmy się na merytorycznej stronie dzisiejszego posiedzenia.

Bardzo proszę.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Jest to istotna sprawa.

Jeżeli w tej chwili mam zamilknąć, proszę powiedzieć i natychmiast zamilknę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę pana o przystąpienie do merytorycznej wypowiedzi.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Była to wypowiedź bardzo merytoryczna, panie przewodniczący.

Zwracam uwagę na kolejną rzecz. Pan minister, którego już nie ma, dzisiaj od pewnego czasu mówił o dialogu społecznym. Jeżeli chodzi o jakość dialogu społecznego, chciałbym powiedzieć, że ryba psuje się od głowy. Chciałbym powiedzieć, że w ramach dialogu społecznego ostatnie spotkanie w kluczowych, patologicznych sprawach polskich kolei odbyło się z panią premier Bieńkowską w lutym ubiegłego roku. Od ponad roku nie było żadnego spotkania. Pan minister Załobka mówił o dialogu i rozwiązywaniu kluczowych i trudnych problemów. Być może do resortu wpłynęła jakaś nowa jakość. Nowa pani minister nawet piętnastu minut nie znalazła na dialog społeczny a ostatnie spotkanie z poprzedniczką było w lutym.

Tak wygląda dialog społeczny patrząc od góry.

Chciałbym również zwrócić uwagę na to, że – jeżeli nawet ktoś nie ma w poszanowaniu dialogu społecznego – nic nie zwalnia go od tego, żeby przestrzegać uzgodnień, które

były zawierane z partnerami społecznymi jeszcze wtedy, kiedy dialog społeczny funkcjonował, uzgodnień dotyczących polskich kolei, chociażby umów, w których była mowa, że prywatyzacja może następować tylko po zawarciu paktu gwarancji pracowniczych, że spółka PKP Cargo jest narodowym przewoźnikiem. Obiecano nam, że prywatyzacja spółki PKP Cargo będzie robiona w taki sposób, żeby decyzyjność w jej sprawie utrzymać po stronie Skarbu Państwa, że prywatyzujemy po to, żeby zdobyć środki na rozwój spółki. Tymczasem dzisiaj usłyszałem (dobrze, że ludzi na bruk nie wyrzucono), że środki są przeznaczane na likwidację miejsc pracy. Gdzie zatem jest ten drugi przewoźnik europejski, który miał się rozwijać?

Pytam więc, pewnie troszeczkę retorycznie, ale może dojdzie to do pana ministra ze stenogramu: jakie warunki dla funkcjonowania spółek kolejowych tworzy rząd. Pytam, dlaczego PKP Cargo musi wydawać dwieście pięćdziesiąt złotych na likwidację miejsc pracy, kiedy w Polsce na otwartym rynku przewozowym funkcjonują spółki, którym pozwala się wykorzystywać kwestie bezpieczeństwa do zdobywania przewag konkurencyjnych. Nie ma ustawy o czasie pracy. Startując w przetargach koszty stałe można umieszczać w swoich spółkach-matkach, które są za granicą i w ten sposób wygrywać przetargi.

Jeszcze jedna rzecz – kiedy umawialiśmy się, kiedy było spotkanie z panem premierem dotyczące prywatyzacji spółki PKP Cargo, przekazywaliśmy swoje obawy co do prywatyzacji przez inwestora strategicznego, żeby nie kupili nas Rosjanie albo Niemcy celem przejęcia rynku. Tego się obawialiśmy. Za zgodą rządu, parlamentu poszliśmy w kierunku prywatyzacji giełdowej, w ogóle nie spodziewając się tego (mieliśmy obawy co do intencji inwestorów rosyjskich czy niemieckich), jak dzisiaj zachowuje się polski rząd, który – po pierwsze – nie stwarza warunków równej konkurencji, pozwalając konkurencji zagranicznej na wykorzystywanie kwestii bezpieczeństwa do zdobywania przewag konkurencyjnych a, co gorsza, nie pozwala spółce PKP Cargo na rozwój, o którym się mówiło. Zabrania występować w przetargach dotyczących konsolidacji spółek Skarbu Państwa w ramach narodowego przewoźnika tak, żeby później móc interweniować i dobrze funkcjonować w Europie. Dzisiaj jest to przyczyna zwolnień ludzi z pracy w spółce PKP Cargo.

Jeżeli będzie kontynuowana taka polityka rządu to program dobrowolnych odejść musimy szykować dla wszystkich pracowników spółki, dlatego że za chwilę zostanie ona całkiem zmieciona wcale nie przez Rosjan, nie przez Niemców, tylko przez polski rząd, dlatego że to rząd poprzez Ministra Skarbu Państwa wprowadza tego typu mechanizmy.

Natomiast jeżeli chodzi o pakt gwarancji pracowniczych, dialog społeczny w spółce TK Telekom i innych spółkach infrastrukturalnych – chciałbym zwrócić uwagę szanownym parlamentarzystom na to, że spółki, o których rozmawiamy, są to kluczowe spółki, jeżeli chodzi o funkcjonowanie infrastruktury do przewozów kolejowych, polskich linii kolejowych. Jeżeli jest pomysł, żeby sprzedać TK Telekom, informatykę, to sprywatyzujmy prawą szynę. Powiedzmy, że lewa szyna będzie należała do Skarbu Państwa a prawa szyna niech należy do kogoś innego.

Przecież są to absurdy.

Prywatyzacja spółek infrastrukturalnych to jest nóż w plecy Polskich Kolei Państwowych. Nikt na to nie zwraca uwagi. Dzisiaj mówimy już tylko o pakcie gwarancji pracowniczych, o tym, jak zwolnić pracowników. W pseudodialogu społecznym, o którym się mówi, mowa jest nie o gwarancjach pracowniczych, tylko o kwotach na zwolnienia w ramach programu dobrowolnych odejść.

Wobec powyższego, kto przejmie kontrolę nad całą sferą, którą zajmuje się TK Telekom, związaną z ruchem pociągów, informatyką czy energetyką? Czy chcemy na polską kolej wprowadzić jakieś obce monopole? Kto dzisiaj prywatyzuje spółki infrastrukturalne? Od razu powiedzmy, że zrobimy to samo, co zrobili Anglicy za czasów pani premier Thatcher, którzy sprywatyzowali również infrastrukturę. Doprowadziło to do takich katastrof kolejowych, że później na nacjonalizację kolei angielskich Anglicy wydali więcej pieniędzy niż na wojnę z Hitlerem. Tyle pieniędzy musieli na to wydać, dlatego że nie dało się funkcjonować. Jest to zasadnicza sprawa.

Moim zdaniem, z polskiego parlamentu powinien wyjść jasny głos, że zbrodnią wobec polskich kolei jest prywatyzacja spółek infrastrukturalnych, zbrodnią wobec spółki PKP Cargo, narodowego przewoźnika, określanego tak we wszystkich rządowych strategiach, który miał debiut giełdowy, jest to, że w stosunku do tejże spółki jest na rynku nieuczciwa konkurencja zagranicznych firm a dodatkowo próbuje się robić konkurencję ze strony Skarbu Państwa, zakazując konsolidacji wokół owej spółki. Dzisiaj kupujemy przewoźników czeskich a nie możemy skonsolidować spółek należących do Skarbu Państwa. To nie są fakty medialne. Jeżeli chodzi o założenia rządu, możemy opierać się faktach medialnych, ale to, że PKP Cargo nie zostało dopuszczone do prywatyzacji Lotosu, do kupna Lotosu, jest to fakt nie medialny tylko rzeczywisty.

Wobec powyższego mam zasadnicze uwagi do rządu polskiego, który nie stwarza klimatu dla rozwoju swoich własnych firm narodowych. Jest to główny problem.

Oczywiście, chciałem poruszyć więcej spraw, ale nie ma czasu. Chociaż dwie minuty dla koleżanek i kolegów, żeby mogli wypowiedzieć się, jak rzeczywiście jest na kolei.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę panią Elżbietę Baczewską.

Przewodnicząca Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" TK Telekom sp. z o.o. Elżbieta Baczewska:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Mimo wszystko wrócę do kwestii programu dobrowolnych odejść w TK Telekom. Chciałabym, żebyście państwo posłowie posłuchali, jak to naprawdę było. Było tak, że zarząd poprzez swoich dyrektorów przymuszał pracowników *stricte* odpowiadających za przychody, pracowników liniowych do odejścia w ramach programu dobrowolnych odejść. Mówiono im, że jeżeli nie odejdą, nie podejmą takiej decyzji, będą zwalniani w następnych tygodniach, w następnych miesiącach. Mówiono, że nie ma dla nich miejsc pracy, że spółka nie będzie ich dłużej zatrudniała.

Tak wyglądał program dobrowolnych odejść, piękny program dobrowolnych odejść, w ramach którego odeszło dziewięćdziesiąt dziewięć osób.

Proszę państwa, nie odeszli dyrektorzy, kadra menedżerska. W spółce samych dyrektorów jest piętnastu, każdy z nich ma przynajmniej po dwóch zastępców. Nie powiem już o całym zespole zarządzającym, o całej kadrze. Takich ludzi jest mnóstwo. Jest to połowa liczebności spółki. Teraz spółka liczy około czterystu osób.

Proszę sobie więc wyobrazić, kto ma przynosić przychody, jeżeli program dobrowolnych odejść dotyczy tych ludzi, których się zwalnia, którzy zarabiają tysiąc osiemset złotych. To nie jest kadra menedżerska, która zarabia po dziesięć czy dwanaście tysięcy złotych a do spółki są przyjmowani tacy ludzie, ludzie bez wiedzy, bez kompetencji, bez doświadczenia.

To wszystko możecie sprawdzić. Macie możliwość sprawdzenia tego wszystkiego. Program dobrowolnych odejść to tylko fikcja. Jest to fikcja dla ludzi na dole, których wyrzuca się z firmy. Niech nikt nie mówi, niech prezes nie opowiada mi bzdur, że program dobrowolnych odejść był cudowny i piękny, że ludzie chętnie odeszli. Ludzie byli nękani, szykanowani i przymuszani, do tego, żeby odeszli ze spółki. Jest to jedna sprawa.

Czas mi nie pozwala, chociaż mogłabym tutaj mówić bardzo wiele na temat działalności spółki, dlatego że to, co się dzieje, jest to kuriozum. Kuriozum jest to, że tutaj dowiaduję się, że pakt gwarancji pracowniczych, który mamy wynegocjowany i parafowany, będziemy negocjować od nowa z inwestorem, przed chwilą pan prezes to powiedział. Nie bardzo wiem, o co chodzi. Proszę mi powiedzieć. Mam pakt ze sobą. Proszę zobaczyć, proszę państwa, jest to pakt, który został parafowany przez zespół roboczy. Co teraz mamy zrobić z tymże paktem? Będziemy negocjować nowy? Będę negocjowała trzeci czy czwarty pakt z kolei.

Proszę powiedzieć, o co tak naprawdę chodzi ze spółką. Wiem, o co chodzi – chcecie sprzedać nas bez paktu a po prywatyzacji wszystkich nas zwolnią, dlatego że operatora nie interesują ludzie, nie interesują pracownicy. W przeciągu trzech miesięcy wszyscy

ludzie zostaną zwolnieni. Interesujące są tylko światłowody. Wartością firmy i umowy, którą ma spółka, jest sieć a nie ludzie. Dlatego będziemy się dopominać o pakt gwarancji pracowniczych, nie pozwolimy się sprzedać bez paktu. Będziemy protestować tak długo, jak będzie trzeba.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję.

Proponuję, żebyście państwo wypowiadali się spokojnie i nie podkręcali atmosfery z powodu braku czasu. Na razie nikt państwu go nie ograniczył.

Bardzo proszę, pan Andrzej Śliwiak.

Wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP Andrzej Śliwiak:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Andrzej Śliwiak, Federacja Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP. Jestem również pracownikiem TK Telekom.

Powiem tak: niech wreszcie się to rozstrzygnie, jak długo możemy być w permanentnym procesie prywatyzacji? Przecież trwa to od 2011 roku. Pomimo tego, że spółka funkcjonowała w takich realiach, gdzie nie inwestowano tak jak się powinno inwestować w normalnej spółce, która ma na celu rozwijać biznes i całą sferę działalności, jak to jest przypisane spółkom z o.o. czy spółkom akcyjnym, tylko cały czas dążono do prywatyzacji spółki. A więc, pomimo tego, że działaliśmy w tak trudnych realiach, spółka osiągnęła zysk za rok 2012 w granicach sześć milionów, za rok 2013 w granicach sześć milionów. Pomimo tego że nie udało się sprzedać...

Jest to już drugie podejście do prywatyzacji. Pierwsza nieudana prywatyzacja była się w lutym 2013 roku, kiedy właściciel ocenił, że – niestety – nie sprzeda spółki, oczywiście, z punktu widzenia właściciela. Powtórzono ów proces po odchudzeniu spółki, co nastąpiło w 2014 roku. Mówili o tym panowie posłowie, że wydzielono spółki PKP Utrzymanie i PKP Budownictwo.

Tak się złożyło, że w tym roku po wydzieleniu wszystkie spółki przyniosły straty. Strata spółki PKP Budownictwo przy kapitale zakładowym jest szacowana w granicach piętnaście milionów, strata PKP Utrzymanie jest szacowana w granicach cztery bądź pięć milionów. Szacuje się, że strata TK Telekom będzie w granicach półtora miliona złotych.

Jak państwo widzicie, kiedy spółka była razem, rozwijała się.

Jeżeli chodzi o związki zawodowe – cały czas apelowaliśmy do zarządu, żeby nie sprzedać spółki. Spółka ta naprawdę ma potencjał. Jest to spółka Skarbu Państwa. Panowie posłowie, pan poseł Lassota wspomniał, że jest to spółka strategiczna. Inni z państwa pytali, czy warto sprzedawać spółkę, biorąc pod uwagę sytuację na Zachodzie, na Ukrainie, czy nie zachować jednak w Skarbie Państwa tego typu strategicznej spółki. Ale trudno, stało się. Cały czas mówi się o tym, ze obowiązuje ustawa o komercjalizacji (słyszeliśmy to w tamtym roku). Pan poseł Żmijan też wspominał o tym, że – niestety – jest ustawa o komercjalizacji PKP i spółkę trzeba sprywatyzować, że takie są zobowiązania. Trudno, jeżeli rzeczywiście musicie spółkę sprzedać (chociaż, oczywiście, nie zgadzamy się z tym) to, co nam pozostało w takiej sytuacji? Po to, żeby zabezpieczyć interesy pracownicze, walczymy o pakt gwarancji pracowniczych. Słyszymy w tej chwili, że jest za drogi. Wobec tego pytam: kto chce nas kupić. Jaka spółka, dla której gwarancje zatrudnienia są za drogie?

Myślę, że należy to szacować razem z kosztami spółki w taki sposób, że są to koszta, które przy wycenie należy brać pod uwagę. Mówimy, że będzie się to działało w ten sposób, że jeżeli spółka – rzeczywiście – będzie chciała zwolnić pracowników, to wówczas takie koszty będą a tak, to jest to tylko zapis księgowy a nie rzeczywiste wydanie pieniędzy na odprawy dla pracowników.

Po to, żeby nie przedłużać, jeszcze raz apelujemy o to, żeby jednak spółki nie prywatyzować. Uważamy, że spółka ma szanse na rynku, oczywiście – przy dobrym zarządzaniu. Musi być zarząd, który jest ukierunkowany nie na prywatyzację, tylko na rozwój

firmy. Wtedy przy udziale załogi uda się nam dalej szczęśliwie przeprowadzić proces rozwoju firmy.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Ponieważ przywołał pan moją wypowiedź, chciałbym jednoznacznie powiedzieć, że – rzeczywiście – jest tak, iż kolejne rządy nie zmieniły podstawy prawnej do działania zarówno państwa w firmach, w spółkach PKP, grupy PKP, zarządów i pracowników, jak i nas razem z państwem, ponieważ od 2001 roku działamy w oparciu o ustawę o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego. Jest to podstawa.

Były lata, kiedy działania były zaniechane, nic nie było robione. Jak państwo pamiętacie, kończyło się to już ponad siedmiomiliardowymi stratami. Teraz działania są podjęte. Podjęcie działań jest jedną rzeczą. Sensowne jest też prowadzenie rozmów, żeby restrukturyzacja po prostu była najbardziej efektywna.

Bardzo proszę pana Jerzego Pilawskiego.

Każdy dostanie głos, proszę mi nie pomagać.

Proszę bardzo, pan Jerzy Pilawski.

Przewodniczący Zakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność" PKP Cargo S.A. Centrala Jerzy Pilawski:

Jerzy Pilawski, przewodniczący NSZZ „Solidarność" w centrali PKP Cargo S.A.

Pan prezes Purwin mówił tutaj bardzo dużo o dialogu ze związkami zawodowymi. Chciałbym więc powiedzieć, panie prezesie, że nieprawdą jest to, co pan mówi, ponieważ od ponad roku – i na piśmie, i poprzez pana asystentkę – upominamy się, żeby spotkał się pan z komisją zakładową, przynajmniej z przewodniczącym, ale – niestety – z pana strony nie ma takiej woli.

Myślę, panie prezesie, że chociażby z czystej przyzwoitości wypadałoby się spotkać z przewodniczącym komisji zakładowej.

Nieprawdą też jest to, panie prezesie, co pan powiedział, że czynności pracowników, którzy odeszli w ramach programu dobrowolnych odejść, przejmują inni pracownicy w ramach polityki kadrowej. Mam przed sobą osiem rekrutacji zewnętrznych do centrali w Warszawie. Nie będę ich przedstawiał szczegółowo. Chciałbym się odnieść do jednej. Jest rekrutacja na młodszego specjalistę do spraw analiz biznesowych w biurze kontrolingu. Wczoraj pani, która pracuje w centrali, pani Mariola Bagniewska, właśnie specjalista w wydziale kontrolingu dostała nieświadczenie pracy do końca tego roku.

Chciałbym więc zapytać, jak się ma polityka kadrowa, kiedy jednego pracownika wysyła na nieświadczenie pracy a z zewnątrz zatrudnia się drugiego, któremu też będzie się płaciło pieniądze. Pierwszemu będzie się płaciło 60% wynagrodzenia.

Sprawa dotyczy także pracowników centrali w Łodzi. Pracę pracowników z Łodzi (wydział reklamacji krajowych oraz archiwum) przenosi się do Bydgoszczy. Podejrzewam, że pracowników tych spotka podobny los jak tę panią. Najpierw wręczy im się nieświadczenie pracy do końca roku a potem powie się im, żeby poszukali sobie pracy, dlatego że dla nich, niestety, pracy w Łodzi nie ma a w Bydgoszczy albo w centrali w Warszawie zatrudni się innych pracowników.

Sprawa wyprzedaży majątku. Było powiedziane na ten temat dosyć dużo. Ulica Kamienna w Krakowie, ulica Huberta w Katowicach. Chciałbym tylko dodać, że budynek przy ulicy Kamiennej w Krakowie był przekazany aportem z PKP S.A. jako majątek niezbędny dla działalności spółki. Dużo było mówione, ile pieniędzy zostało zainwestowanych w ów budynek. Dla mnie niezrozumiałe jest, dlaczego wyzbywamy się majątku, który jest majątkiem PKP Cargo a ludzi chce się przenieść do wynajętego budynku.

Panie prezesie Karnowski, myślę, że nie trzeba kończyć Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie i być asystentem pana premiera Balcerowicza...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, prosiłem państwa posłów i pana także proszę o merytoryczną wypowiedź a nie indywidualne wycieczki. Czemu ma służyć taka wypowiedź?

Przewodniczący Zakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność” PKP Cargo S.A. Centrala Jerzy Pilawski:

Przepraszam, nie miałem zamiaru nikogo urazić. Chciałem tylko powiedzieć, że każdy się stara, mówiąc na chłopski rozum, kupić swoje własne mieszkanie a nie mieszkać w mieszkaniu wynajętym. A tutaj pozbywa się własnego majątku, żeby pracować w wynajętym.

Dziękuję, chociaż mógłbym jeszcze dużo mówić na ten temat.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Przepraszam za chwilową przerwę.

Bardzo proszę pana Stanisława Stolorza, proszę bardzo.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, wiceprzewodniczący Prezydium Forum Związków Zawodowych Stanisław Stolorz:

Dziękuję, panie przewodniczący, za udzielenie głosu.

Tak jak pan powiedział, myślę, że ustawy trzeba wykonywać. Te ustawy, pod którymi podpisują się ministrowie, też chyba trzeba wykonywać. Mamy tutaj przykład dokumentu, który podpisaliśmy w dniu 11 kwietnia 2011 roku, a w którym Minister Infrastruktury oświadcza, że nie będzie podejmował decyzji prywatyzacyjnych bez zawartego paktu gwarancji pracowniczych, negocjowanego przez strony w dobrej wierze. Był tu podpis z imienia i nazwiska jednego pana ministra, pan minister Andrzej Massel potwierdził to w dniu 5 kwietnia 2012 roku. Co my tu mamy, panie ministrze, panie przewodniczący, panowie posłowie, szanowni państwo? Negocjowaliśmy pakt w dobrej wierze przez całe pół roku. Nie chcę twierdzić, że nieprawdą jest, że pakt był ukończony. Strony miały wszystkie upoważnienia, ale właścicielowi pakt chyba nie do końca się podobał, pomimo tego, że w trakcie negocjacji przez cały czas był informowany, iż zawarcie jest konieczne. Czy akceptował, czy akceptuje sprzedaż TK Telekom?

Mogę powiedzieć tylko w ten sposób, że należy się mocno zastanowić, dlatego że dzisiaj sprzedaliśmy Przedsiębiorstwo Napraw Infrastrukturalnych. Co dzisiaj mamy ze spółki, spółki infrastrukturalnej, która została sprzedana przez podmiot typu PKP? W ciągu roku spółka upadła. Kupił ją poważny inwestor, jakim był Budimex. W tej chwili, po roku spółka wraz z pracownikami dogorywa. Nie chciałbym tutaj oświadczać, że spółka prawdopodobnie z upadłości układowej wejdzie (odpukać!) w upadłość likwidacyjną. Mało tego, mieliśmy jeszcze pasztet…

Dlaczego mówi pan, że boimy się bądź nie chcemy prywatyzacji? Prywatyzacja łączy się ze zwolnieniami. Restrukturyzacja w Polsce ma jedno imię: „zwolnienia”. Restrukturyzacja nie jest organizacyjna, tylko są zwolnienia. Oświadcza się nam: chłopaki, jeżeli teraz nie weźmiecie programu dobrowolnych odejść to potem będzie jeszcze gorszy albo wcale. A więc nie mówcie nam, panowie, że jest tak dobrze, skoro jest tak źle.

Nie chciałbym tutaj podawać przykładów, dlatego że rzeczywiście czas nas goni. Mamy następną debatę o spółce PKP Energetyka. Tutaj też stoimy u progu prywatyzacji. Za pół godziny czy za godzinę będziemy rozmawiali na ten temat. Nie chciałbym zbaczać z tematu, panie przewodniczący, ale chciałbym powiedzieć, żeby zastanowić się w Komisji (i to poważnie), czy dzisiaj jest czas i miejsce na prywatyzację spółek infrastrukturalnych. Należałoby zastanowić się w tej Komisji bez emocji, bez podziału, dlatego że kolej nie dzieli się ani na lewą szynę, ani na prawą szynę, tylko kolej jest to jeden wielki wspólny organizm, pomimo tego, że został podzielony. Tak jak powiedział tutaj kolega Leszek – w Anglii trzeba było wszystko znowu zszywać, żeby wszystko normalnie funkcjonowało.

Nie przedłużając wypowiedzi chciałbym posłużyć się przykładami innych kolei i powiedzieć jedną rzecz. Róbmy to, co robią Francuzi, tylko rok później, żebyśmy unikali błędów. A my idziemy do przodu. Jesteśmy najlepsi w Europie. Jeżeli zostanie opracowana jakaś dyrektywa, stosujemy ją pierwsi, pomimo tego że Francuzi i Niemcy jej nie stosują. Przepraszam, że daję takie przykłady, ale chyba trzeba dawać przykłady obrazowe i bez emocji.

Wracając do PKP Cargo, mam powypisywane punkty. Ludzie dzwonią, proszą, mówią: praca jest, dajcie nam pracę, nie skazujcie nas. Jak powiedziały panie posłanki i panowie posłowie, są to małe miejscowości, w których małe społeczności będą umierały. Okazuje się, że kolej czasami jest jedynym miejscem pracy, które zostało. Nie chcę tutaj siać demagogii, nie chcę tutaj mówić o osobach, o stosunkach, czy jeździmy z prędkością 24-25 kilometrów. Trzeba sobie jednak powiedzieć, dlaczego jeździmy z takimi szybkościami, kto zaniedbał kolej. Dzisiaj nasze pieniądze z prywatyzacji pójdą na spłatę zadłużenia (trzeba to sobie powiedzieć), nie pójdą na rozwój. Przy prywatyzacji PKP Cargo mieliśmy obiecywane, że część pieniędzy pójdzie na rozwój – żadne pieniądze nie poszły na rozwój. Naprawdę wierzcie mi, panie i panowie posłowie, żadne pieniądze nie poszły na rozwój, nawet z dywidendy.

Po to, żeby dodać smaczku, powiem, że dywidendę bierze fundusz norweski, który jest jednym z udziałowców. Jeżeli wypłaca się dywidendę, wypłaca się wszystkim. Może to za mocno powiedziane, ale w jakiś sposób sponsorujemy państwo norweskie.

Wracając do dnia 5 marca – nie było to do końca oficjalne spotkanie, nie przekazano nam żadnego dokumentu jeżeli chodzi o pakt gwarancji pracowniczych. Mogę powiedzieć, że dzisiaj o godz. 14.00 jest spotkanie (wczoraj o godz. 21.00 zawiadomiono związki, że dzisiaj panowie chcą się spotkać). Dlaczego? Może za mocno powiem, ale – czy nie ma już inwestora strategicznego, czy nie czeka? Mogę tylko podać taki przykład, że pakt gwarancji pracowniczych według wyliczeń właścicieli miał kosztować sto trzydzieści milionów złotych. Nie wiem, jakim cudem pakt gwarancji pracowniczych miał kosztować sto trzydzieści milionów, skoro jest tam zatrudnionych czterysta osób. Jeżeli byście to państwo podzielili, to czterysta osób musiałoby jutro zostać zwolnionych z największymi odprawami, zwolnionych po wejściu inwestora strategicznego.

Nie wiem, czy nie szykuje się takich rzeczy, ale nie do mnie rzecz należy.

Myślę, że Wysoka Komisja pochyli się nad tym, że Wysoka Komisja w jakiś tam sposób zbada sprawę. Nie mówię o jakichś szafotach czy innych rzeczach. Niech właściciel dostarczy Wysokiej Komisji wszystkie dane przed-prywatyzacyjne. Niech Wysoka Komisja pochyli się również nad tym.

Przepraszam, że może za dużo wymagam, ale mówię o spółkach, które już czekają na prywatyzację. Wiemy, że czeka to też inne spółki. Jak mówiłem, dzisiaj jest nie czas i nie miejsce.

Nie chciałbym się rozwodzić, ponieważ widzę, że czas nas goni a chciałbym umożliwić wypowiedź innym mówcom. Chciałbym też jeszcze usłyszeć odpowiedzi. Było wiele pytań, które powinny mieć odpowiedź. Były to konkretne pytania.

Jeżeli chodzi o odpowiedzi na piśmie, przepraszam, z całym szacunkiem, panowie posłowie, ale uczestniczę w posiedzeniach kilkanaście lat i myślę, że odpowiedzialność czasami się rozmywa. Myślę, że czasami trzeba coś powiedzieć do protokołu.

Przepraszam, nie chciałbym nikogo pouczać.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana Krzysztofa Cieślaka.

Wiceprzewodniczący Zakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność” PKP Cargo S.A. Centrala Krzysztof Cieślak:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie!

Reprezentuję Komisję Zakładową „Solidarności” w centrali PKP Cargo.

W uzupełnieniu do wystąpienia mojego przewodniczącego, który przed chwilą się wypowiadał, chciałbym powiedzieć dwa słowa na temat budynku w Krakowie. Mianowicie, dwa lata temu, kiedy pracownicy opuszczali budynek, byli zapewniani przez kierownictwo naszej spółki, że odchodzimy od wynajmu pomieszczeń, przechodzimy do własnego, pięknego, wyremontowanego budynku, danego nam do prowadzenia działalności przez PKP S.A., w związku z tym teraz będziemy mogli spokojnie pracować w swojej wyremontowanej siedzibie.

Chciałbym zapytać, co się zmieniło przez dwa lata? Wystarczyły tylko dwa lata dla takiej działalności i znowu sprzedajemy coś, co jest nasze i wracamy do wynajmu. Rozu-

miem, że w Katowicach skończył się okres wynajmu jednego budynku, więc trzeba było szukać nowego. Być może stąd centrala w Katowicach musiała zmienić swoje miejsce pracy. Ale pracownicy centrali PKP Cargo w Krakowie mają budynek i mogliby tam spokojnie pracować.

W naszej korespondencji związkowej z zarządem zarząd cały czas zarzuca nam, że siejemy niepotrzebny niepokój społeczny, że żadne decyzje nie zostały podjęte, że nic się nie dzieje i że nie rozumie naszych protestów. Tymczasem, proszę państwa, w ubiegłym tygodniu (mam tutaj zapis z konferencji prasowej, w której uczestniczył pan Jarosław Bator, członek zarządu PKP S.A.) pan prezes poinformował, że PKP w ubiegłym roku zarobiły jedenaście i pół miliona na sprzedaży swoich nieruchomości w województwie małopolskim. W tym roku na sprzedaż trafią kolejne budynku i działki, w tym biurowiec PKP znajdujący się przy Rondzie Mogilskim oraz działka o powierzchni pięciu hektarów przy ulicy Kamiennej.

Drugim rozwiązaniem dla działki jest pozyskanie inwestora do wspólnego projektu deweloperskiego. Wcześniej na tej samej konferencji pan prezes Bator powiedział, że z roku na rok sprzedaż nieruchomości zwiększa się: staramy się pozbywać nieruchomości zbędnych z naszego punktu widzenia, żeby nie ponosić kosztów ich utrzymania.

Przepraszam, jakie koszty utrzymania PKP S.A. ponosi z tytułu utrzymania budynku przy ulicy Kamiennej? Są to wyłącznie podatki odprowadzane dla miasta i opłaty za media.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę panią Małgorzatę Plewę.

Członek Prezydium Zakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność” PKP Cargo S.A. Centrala Małgorzata Plewa:

Szanowni państwo, w imieniu strony społecznej, komisji zakładowej, w uzupełnieniu do wypowiedzi pana przewodniczącego (jestem też pracownikiem siedziby spółki w Łodzi), chciałabym zaapelować i zapytać pana prezesa PKP Cargo, czy zarząd spółki w swoich działaniach, w swoich poczynaniach biznesowych dostrzega zwykłych ludzi? Może wreszcie zacznie dostrzegać, dlatego że są to zwykli pracownicy, którzy utożsamiają się z firmą. Po części są jej współwłaścicielami.

Chciałabym też zapytać, komu i czemu mają służyć zmiany w biurach centrali spółki? Przykładem jest biuro ekspedycji. Najpierw łączy się wydziały, potem się dzieli. Na przestrzeni roku są dokonywane tak dziwne poczynania, że zwykłym ludziom, mówiąc kolokwialnie – nie mieści się to w głowie. Mówiono o Jaśle i o Małopolsce. Łódź jest niby w centrum Polski, ale można stwierdzić, że przemysł w Łodzi umarł, *gros* ludzi dojeżdża do pracy do różnych innych miast. Pozbawianie pracy pracowników w Łodzi jest dla nas trudne do zrozumienia, dlatego że przepracowaliśmy w firmie po trzydzieści kilka lat. W sytuacji, kiedy mamy jeszcze trochę lat do przepracowania, ponieważ wydłużył się wiek emerytalny, jest to przykra sytuacja.

Nawiązując jeszcze do programu dobrowolnych odejść – potwierdzam, że wcale nie było tak pięknie, program dobrowolnych odejść nie był zupełnie dobrowolny. Ludzie byli w różny sposób przymuszani. Była kwestia zmiany lokalizacji, więc ludzie zastanawiali się: jeżeli będę musiał jeździć dwieście, trzysta kilometrów to może jednak odejdę. Każdy zastanawiał się nad sytuacją. Potem pojawiały się jeszcze inne sposoby po to, żeby uzyskać, że tak powiem, tę liczbę osób, która ostatecznie zdecydowała się na odejście. Z biur centrali też sporo osób ostatecznie odeszło w ramach programu dobrowolnych odejść.

Na zakończenie apeluję do panów prezesów o zauważenie ludzkiej strony całego tego biznesu.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę panią Jolantę Chartlińską.

Członek Zakładowego Zebrania Delegatów Zakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność" PKP Cargo S.A. Centrala Jolanta Chartlińska:

Witam wszystkich państwa.

Przede wszystkim chciałabym bardzo podziękować Szanownej Komisji za pochylenie się nad naszymi problemami. Prawdę powiedziawszy, daje to cień nadziei, że może coś się zmieni. Podobnie jak koleżanka jestem z Łodzi. Z dwudziestu kilku osób cztery osoby odeszło od nas w ramach programu dobrowolnych odejść, przy czym owe cztery osoby odeszły tylko dlatego, że mieliśmy przenieść się do pracy do Warszawy. Wiadomo, że jest to związane z długim dojazdem. Poza domem bylibyśmy po trzynaście godzin. Nie mówię już o tym, że żyć, ale też pracować w takich warunkach jest bardzo ciężko.

Teraz mówi się o pogorszeniu kondycji przewozów w naszej spółce.

Powiem państwu, że – w moim przypadku – nie jest tak wesoło, dlatego że – tak naprawdę – konsekwencje tego poniesie szary, zwykły pracownik. Wszystkie nieświadczenia pracy dotyczą tylko nas. Jeżeli pojawia się problem z przewozami, w pierwszej kolejności będziemy wysyłani na nieświadczenia. Wiadomo, że w tym momencie, niestety, tracimy środki do przeżycia, to znaczy otrzymujemy 60% wynagrodzenia, przy czym musimy być do dyspozycji.

Chciałabym powiedzieć o jednej sytuacji, która spotkała nas na koniec ubiegłego roku. Nieświadczenie można wprowadzić w dwóch przypadkach: jeżeli spółka źle wygląda finansowo lub jeżeli ewentualnie nie ma pracy. W przypadku naszego wydziału, biura, chciano koniecznie wprowadzić nieświadczenia, pomimo tego, że pracy mieliśmy bardzo dużo.

Mam pytanie do pana prezesa: bardzo chciałybyśmy wiedzieć, jak państwo będziecie reorganizować pracę w biurze ekspedycji, ponieważ ostatnie poczynania sprowadziły się do tego, że wszystkie informacje zeszły do podziemia, właśnie dlatego że usiłujemy coś robić w ochronie naszych miejsc pracy? Do nas w tej chwili już nic nie dociera. Nic nie dociera. Wobec tego chciałybyśmy wiedzieć u źródła, jak wygląda sytuacja i na co możemy liczyć?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Wyczerpaliśmy listę mówców.

Pan minister w tej chwili bierze udział w punkcie obejmującym pytania w sprawach bieżących na sali plenarnej. Wobec powyższego proszę pana prezesa Jakuba Karnowskiego o odniesienie się do poruszanych kwestii oraz udzielenie odpowiedzi na postawione pytania.

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP S.A. Jakub Karnowski:

Bardzo dziękuję.

Panie przewodniczący, szanowni państwo!

Na początku jestem winien informację, że dokładnie miesiąc temu, 19 lutego – zresztą razem z panem prezesem Purwinem – nie mogłem być obecny na posiedzeniu Komisji, ponieważ uczestniczyliśmy w wyjeździe związanym z pomocą Ukrainie. Wyjazd ten był planowany z dużym wyprzedzeniem. Poinformowaliśmy o tym Komisję. Nie przyszło mi do głowy, że z powodu naszej nieobecności posiedzenie Komisji mogło zostać odwołane.

Niemniej jednak przepraszam, że z naszego powodu straciliście państwo czas i posiedzenie Komisji nie odbyło się.

Pytania dotyczyły TK Telekom i PKP Cargo. W związku z tym, w pierwszej kolejności chciałbym poprosić pana prezesa Hamryszaka o odpowiedź na pytania dotyczące TK Telekom.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu TK Telekom sp. z o.o. Michał Hamryszak:

Dziękuję.

Było zadanych kilkanaście pytań, pozbierałem je w większe grupy.

Pierwsze py tanie było o wynik spółki za 2014 rok. W tej chwili jednostkowe sprawozdanie finansowe jest weryfikowane przez audytora. Termin sporządzenia sprawozdania to trzy miesiące od zakończenia roku obrotowego. A więc nie chciałbym dyskutować na temat wyników, które nie zostały zaudytowane. Podobnie nie chcę odnosić się do wyników pozostałych spółek. Natomiast sprawozdanie skonsolidowane sporządza się w terminie do trzech miesięcy od dnia sporządzenia sprawozdania jednostkowego.

Jeżeli chodzi o certyfikat bezpieczeństwa NATO to takiego nie posiadamy, posiadamy poświadczenie bezpieczeństwa przemysłowego pierwszego stopnia, nie utraciliśmy go. Jest to certyfikat wydawany przez Służbę Kontrwywiadu Wojskowego.

Jeżeli chodzi o sprzedaż PKP Budownictwo, jest to w zasadzie spółka przełożona z jednej spółki grupy PKP do drugiej spółki grupy PKP. Nie ma to żadnego istotnego wpływu, jeżeli chodzi o poziom grupy PKP.

Jeżeli chodzi o kwestie paktu gwarancji pracowniczych i zespołu roboczego to zespół roboczy nie był umocowany do zawierania żadnego paktu gwarancji pracowniczych. Zarząd spółki TK Telekom jest upoważniony do podejmowania decyzji do wysokości dziesięć milionów złotych. Pozostałe decyzje wymagają zgody odpowiednich organów korporacyjnych.

Jeżeli chodzi o kwestię 30 tys. kilometrów linii telekomunikacyjnych, jest to traktowane łącznie – przed podziałem spółka faktycznie posiadała taką długość linii telekomunikacyjnych, tym niemniej były to dwie kategorie linii, 22 tys. kilometrów linii miedzianych oraz prawie 7 tys. kilometrów linii światłowodowych. Po podziale na oddziały, który nastąpił najpierw w październiku 2013 roku, później w kwietniu był podział spółki na PKP Utrzymanie oraz TK Telekom a następnie, na jesieni, przeniesienie zorganizowanej części przedsiębiorstwa do spółki PKP Budownictwo, całość linii miedzianych, które są związane z funkcjonowaniem ruchu kolejowego w Polsce, została przekazana do spółki PKP Utrzymanie. W tej chwili jest to spółka portfelowa grupy PKP, natomiast docelowo będzie się znajdowała, jak myślę, w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe. Jeżeli odnosimy się do kwestii bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce, zostało to zapewnione.

Jeżeli o spotkanie w dniu 6 lutego, które odbyło się w naszej siedzibie – faktycznie, do budynku weszli panowie posłowie, natomiast spotkanie było zorganizowane pomiędzy nami a stroną społeczną. Spotkanie miało mieć taki charakter, nie było to spotkanie otwarte. Poza tym spółka ma znaczenie strategiczne. W tym momencie zostały naruszone procedury bezpieczeństwa.

Mamy nagranie tegoż incydentu…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo państwa przepraszam. Mówiliście państwo długo, poruszaliście państwo różne wątki, przedstawiciele ze strony grupy PKP słuchali. Proszę dać teraz możliwość udzielenia odpowiedzi.

Prezes zarządu TK Telekom sp. z o.o. Michał Hamryszak:

…tym niemniej spotkanie, później, odbyło się. Ze spotkania został sporządzony odpowiedni protokół.

Jeżeli chodzi o sprzedaż spółki za kwotę sto pięćdziesiąt milionów złotych (usłyszeliśmy taki zarzut – chciałbym to zdementować, zarząd spółki TK Telekom nie ma zamiaru sprzedawać spółki za sto pięćdziesiąt milionów złotych. W ogóle nie ma takiej możliwości.

Jeżeli chodzi o kwestie zatrudnienia – spółka TK Telekom na samym początku swojej drogi zatrudniała prawie sześć tysięcy osób. Obecnie zatrudnia niecałe pięćset osób, przy czym – co jest istotne – radykalnie zwiększyła się wydajność na pracownika. Jeżeli porównamy to z rynkiem, średnia wydajność na pracownika w porównywalnych spółkach wynosi od miliona do półtora miliona przychodu na pracownika rocznie. W naszej strategii, która została zaprezentowana zarówno stronie społecznej, jak i radzie nadzorczej oraz organom korporacyjnym, do roku 2017 zaplanowaliśmy obniżenie zatrudnienia do prawie dwustu trzydziestu osób. Jest to powiązane bezpośrednio z wynikami spółki. To nie jest organizacja, która może zatrudniać nieskończenie wielką liczbę ludzi tylko po to, żeby ich zatrudniać. Ma to być spółka, która jest efektywna. Temu służą wszelkie działania, które były podejmowane przez zarząd.

Chciałbym jeszcze odnieść się do wypowiedzi na temat wyceny paktu gwarancji pracowniczych. Oczywiście, nikt nie zakłada, że ludzie zostaną zwolnieni z dnia na dzień, ponieważ jest to absolutnie nie do zrobienia. Żadna firma nie poradzi sobie bez ludzi. To ludzie są wartością dla spółki, nie jest tak, że są to wyłącznie same aktywa rzeczowe.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę.

Prezes zarządu PKP S.A. Jakub Karnowski:

Jeżeli mogę, chciałbym, panie przewodniczący, poprosić pana prezesa Purwina o odpowiedzi na temat PKP Cargo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę.

Prezes zarządu PKP Cargo S.A. Adam Purwin:

Dziękuję.

Panie przewodniczący, szanowni państwo!

Większość pytań, zagadnień, które usłyszałem, ponownie dotyczyła kwestii programu dobrowolnych odejść oraz sytuacji w spółce, kwestii kondycji finansowej spółki oraz kwestii związanych z gospodarką nieruchomościami.

Pierwsza kwestia to kwestia dotycząca programu dobrowolnych odejść. Nie będę po raz kolejny przytaczał liczb. Myślę, że skala, o której mówimy *versus* założenia zarządu najlepiej oddaje absurd zarzutu, że miały miejsca działania, które – w mojej ocenie – byłyby niezgodne z prawem. Przymuszanie kogoś do czegoś byłoby to coś, co – po prostu – byłoby niezgodne z prawem. Natomiast jeszcze raz pragnę powtórzyć, że jasno komunikowaliśmy pracownikom, które jednostki organizacyjne mają perspektywy rozwoju a które ich nie mają. Na tej podstawie pracownicy podejmowali decyzje. Jak widać, nie wszyscy podjęli decyzje o odejściu. Jest to najlepszy przykład, że nie był to program zrealizowany w formie odejść grupowych, gdzie to pracodawca decydował, którzy pracownicy mają odejść. Był to program dobrowolnych odejść, w którym – w mojej ocenie – na tle tych parametrów, które są obserwowane na rynku, poziom średniego uposażenia pracowników był jednym z najwyższych a więc, na pewno, bardzo atrakcyjnym.

Nie uważam, że zwalnianie ludzi jest czymś najlepszym, co może się spółce zdarzyć, ale uważam, że jest to działanie konieczne po to, żeby zachować perspektywiczną zdolność funkcjonowania PKP Cargo na konkurencyjnym rynku. Każdy chciałby siedzieć na tym miejscu i powiedzieć, ile osób zatrudnił. Potem jednak organizacja, wszyscy pracownicy muszą ponosić konsekwencje takich decyzji. Akurat dzisiaj siedzę przed państwem komentując działania, które na pewno są czymś takim, co nie chcielibyśmy, żeby spotkało jak największą liczbę osób, natomiast są to działania konieczne, oparte o rachunek ekonomiczny i uczciwą propozycję, która została przekazana naszym pracownikom. Wolę być w sytuacji osoby zarządzającej, która proponuje pracownikom program dobrowolnych odejść, niż być zmuszonym do tego, aby restrukturyzacja zatrudnienia przebiegała w atmosferze zwolnień grupowych. Takie rozwiązanie w ubiegłym roku zaproponowaliśmy naszym pracownikom.

Jeżeli chodzi o wyniki finansowe – sytuacja, która ma miejsce na rynku, jest najlepszym przykładem, w jak trudnym otoczeniu działa PKP Cargo. Przypomnę, że na rynku działa sześćdziesięciu sześciu przewoźników. W tamtym roku prawie pięć milionów, czy nawet sześć milionów ton węgla nie wyjechało z polskich kopalń na eksport a PKP Cargo obsługuje siedemdziesiąt procent rynku przewozów węgla. Oczywiście, miało to wpływ na nasze przychody.

Właśnie, w związku z czynnikami rynkowymi, zarząd PKP Cargo musi podejmować działania racjonalizatorskie. Takim działaniem jest, oczywiście, zarządzanie naszymi nieruchomościami. Jak państwo zauważyliście, zakończenie umowy najmu w Katowicach było główną przyczyną, dla której następuje relokacja. Udało się nam wynegocjować umowę na dużo bardziej korzystnych warunkach.

Całą dyskusję na temat gospodarowania nieruchomościami chciałbym podsumować jednym zdaniem: za trzy, za pięć lat, siłą PKP Cargo nie będzie liczba budynków, w których siedzimy, siłą PKP Cargo będzie tabor i zasoby ludzkie, które będą w stanie świadczyć nasz podstawowy biznes, podstawowe usługi. Naszym biznesem nie jest budowanie zasobów nieruchomościowych, naszym biznesem jest inwestowanie w tabor i świadczenie usług przewozowych. Taka idea będzie przyświecała działaniom zarządu, które są obecnie prowadzone.

Przypomnę tylko państwu, że spółka PKP Cargo ma cztery centrale: w Bydgoszczy, w Katowicach, w Krakowie i w Warszawie.

Nie, w Poznaniu nie ma centrali. Pozwoli pan, że skończę, ponieważ wiem, gdzie są centrale.

Jest siedem dyrekcji zakładów, niezależnie od tego, że spółka ma cztery centrale. Jak mówię, oprócz tego jest siedem dyrekcji zakładów. Zresztą liczba zakładów została przez nas zmniejszona – z dziesięciu do siedmiu. Akurat w rejonie Katowic, w samych Katowicach mamy siedzibę centrali, mamy siedzibę zakładu południowego, w Tarnowskich Górach mamy siedzibę zakładu śląskiego a relatywnie niedaleko, gdyż w Krakowie, mamy kolejną centralę spółki. Tak dzisiaj wygląda racjonalne gospodarowanie powierzchniami nieruchomości w PKP Cargo. Jak rozumiem, jest to najlepszy dowód na to, jak spółka sprawnie przygotowuje się do konkurencji na rynku przewozowym, który – jeszcze raz podkreślam – jest bardzo trudny.

Dzisiaj na posiedzeniu Komisji opowiadano historie o wielkiej efektywności komunikacji na odległość, itd. Szanowni państwo – tam, gdzie możemy stosować takie narzędzia, oczywiście, je stosujemy, natomiast nie we wszystkich obszarach będzie to możliwe.

Jeszcze raz – o sile PKP Cargo będzie stanowił tabor i jego pracownicy a nie – nieruchomości i, żeby się rozwijać, pieniądze lepiej inwestować w tabor i w ludzi a nie – w nieruchomości.

Taka jest moja odpowiedź.

Jeszcze tylko jedno słowo. Akurat wszystkie rekomendacje analityków, którzy pokrywają spółkę a jest ich dwudziestu trzech (proszę sprawdzić) są rekomendacjami – albo kupuj, albo trzymaj. Być może dzisiaj mało było o tym mowy na posiedzeniu Komisji. Pamiętajmy jednak, że akcje PKP Cargo oprócz PKP są również własnością innych akcjonariuszy, którzy równie bacznie dbają o to, jak firma się rozwija, jakie działania restrukturyzacyjne są w firmie podejmowane. W związku z tym pamiętajmy, że PKP, owszem, jest wiodącym udziałowcem PKP Cargo. Z tego, co wiemy, nie jest planowana jakakolwiek zmiana w tym zakresie. Również zapisy statutowe...

Nie wiem, panie przewodniczący, czy jest czas, żebyśmy przeszli teraz przez proponowane zmiany statutu. Powiem tylko, że są one czysto porządkujące, możemy o tym powiedzieć w innym trybie. Jeżeli natomiast chodzi o ocenę tego, co się dzieje w firmie, patrząc na kurs akcji i na rekomendacje analityków pomimo spadku przychodów rzeczywiście na poziomie prawie pięciuset milionów złotych (na co wpływ miały konflikt na Ukrainie i sytuacja polskiego węgla) to rekomendacje są: kupuj albo trzymaj. Są to oceny niezależnych analityków, którzy patrzą na spółkę z punktu widzenia rynkowego.

I tym chciałbym zakończyć.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Zwracam się do pana posła występującego w imieniu wnioskodawców, czy zechciałby zabrać głos na koniec?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo!

Wysłuchaliśmy dzisiaj pytań i odpowiedzi na pytania. Myślę, że główny problem nie został tutaj rozstrzygnięty. Problemem tym jest działalność zarządu.

Niektórym przeszkadza, kiedy jest głośniej, więc staram się jakoś to wyważyć.

Otóż główny problem to kwestia zarządzania spółkami PKP, oczywiście, rola zarządu grupy PKP S.A., rola rad nadzorczych oraz działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju

nadzorującego wszystkie przedsięwzięcia. Gdyby starać się szukać konkluzji z dzisiejszego spotkania, nie można nie zwrócić uwagi, że praktycznie rzecz biorąc, przez wypowiedzi szefów spółek oraz prezesa grupy PKP S.A. przebija tylko i wyłącznie kwestia zysków i strat. Wydaje się, panowie finansiści (w tym momencie nie jest to pejoratywne określenie), że ktoś wam zrobił krzywdę powołując was na wasze funkcje, ponieważ – po pierwsze – jesteście narażeni na to, że musicie przyjść do Sejmu, jesteście narażeni na to, że musicie wysłuchać pytań i opinii, które są tutaj kreowane. Patrząc na panów, na wasze zachowania podczas dzisiejszego posiedzenia Komisji wydaje się, że nie do końca rozumiecie rolę parlamentu i swoją rolę w parlamencie. Jest tak, że widząc tylko i wyłącznie aktywa i pasywa, w tym obszarze, w widełkach nakreślonych aktywami i pasywami, nie dostrzegacie państwo interesów państwa, interesów związanych z bezpieczeństwem państwa, interesów związanych z gospodarką państwa. Nie jest to instytucja wyłącznie finansowa.

Proszę nie traktować tego jako złośliwość. Odnoszę się do panów wcześniejszych doświadczeń, odnoszę się do świata, z którego tutaj przyszliście. Mówię o PKP, mówię o przedsiębiorstwie transportowym, jakim jest PKP. Przywołuję wypowiedź prezesa niemieckich kolei, która padła w Ambasadzie Niemiec nie tak dawno temu, gdyż w zeszłym roku. Powiedział on wyraźnie, że ani niemiecki rząd, ani szczególnie kierownictwo kolei niemieckich, nie wyobraża sobie, żeby pozwolić na oddanie władztwa w jakiejkolwiek spółce będącej częścią DB.

Ja bardzo proszę, żeby mi nie pomagać. Nie przeszkadzałem panu, panie prezesie. Bardzo proszę mi nie przeszkadzać. Tutaj obwiązują zasady.

Panie przewodniczący, jeżeli zwraca pan uwagę posłom, proszę, żeby przywołał pan do porządku również gości.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie prezesie, proszę umożliwić wypowiedź panu przewodniczącemu Adamczykowi, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Szanowni państwo, PKP, spółki PKP, strategiczne spółki to nie tylko pasywa i aktywa. Jeżeli powołujecie się państwo na ustawę o komercjalizacji, prywatyzacji i restrukturyzacji PKP to – tutaj kieruję pytanie do pana ministra – panie ministrze, czy w pana mniemaniu, według pana wiedzy ustawa zobowiązuje rząd, a przede wszystkim prezesa grupy PKP S.A., zarząd grupy PKP S.A., do sprzedaży aktywów, do sprzedaży spółek, czy ustawa ta daje taką możliwość?

Panie ministrze, do pana kieruję swoje pytanie.

Oczywiście, wiem, że czasu jest mało i zapewne nie odpowie pan na to pytanie, ale będzie jeszcze okazja, o czym powiem za chwilę.

Kieruję do pana pytanie: co z ustawą o oddłużeniu. Nie tak dawno w Sejmie przyjęliśmy rozwiązania prawne, które dawały możliwość przeznaczenia na kolej co roku pięćset milionów złotych z krajowego Funduszu Kolejowego. Dlaczego, praktycznie rzecz biorąc, rozstrzygnięcia te zostały wygaszone? Dlaczego nie skorzystano z dobrodziejstwa owych zapisów, z dobrodziejstwa owej ustawy, która została poparta *in gremio* przez wszystkich parlamentarzystów, przez wszystkie kluby parlamentarne?

Liczę, panie ministrze, na odpowiedź.

Czy jesteście zobowiązani czy też dano wam możliwość sprzedaży? Mówię tutaj o stronie rządowej, mówię tutaj o grupie PKP S.A.

Szanowni państwo, na kanwie dzisiejszej debaty na pewno zostanie przygotowany projekt dezyderatu, który skierujemy pod obrady Wysokiej Komisji. Jego adresatem będziemy czynili panią premier, polski rząd. Można powiedzieć, że z dzisiejszej debaty, z doświadczeń, którymi dzieliła się między innymi strona społeczna, ale także parlamentarzyści, jak też z odpowiedzi, z jakości odpowiedzi, których państwo udzieliliście, wynika, że na dzień dzisiejszy – jest to moja prywatna opinia – pracujecie państwo w pocie czoła na bardzo dobre uzasadnienie wniosku o wotum nieufności dla Ministra Infrastruktury i Rozwoju. Pracujecie państwo w pocie czoła na bardzo dobre uzasadnienie. Myślę, że wszystko jeszcze przed nami.

Nie mogę nie odnieść się do wypowiedzi pana prezesa TK Telekom. Wymieniliśmy uwagi z panem posłem Rzońcą.

Panie prezesie, obraził pan posłów. Myślę, że skorzystamy z normalnej formy prawnej, żeby dochodzić swoich praw. Wraz z panem posłem Rzońcą oraz panem posłem Szmitem weszliśmy przez otwartą bramę, przez biuro przepustek. Okazując legitymacje poselskie, nie zostaliśmy przez nikogo zatrzymani. Jeżeli w pana pojęciu, jeżeli według pana oceny, naruszyliśmy bezpieczeństwo spółki, przez co naruszyliśmy interes państwa, będziemy dochodzili swoich praw i to niezwłocznie.

Uważam, panie ministrze, że jest to nie do zaakceptowania. Proszę odsłuchać wypowiedź, kompromitującą wypowiedź pana prezesa. Nie do zaakceptowania jest to, żeby tacy ludzie, ludzie o takim podejściu piastowali funkcje, które obecnie piastują.

Oddaję to pod pana rozwagę. Oddaję to do pana oceny.

Proszony przez posłów zadeklarowałem, że jeszcze raz powtórzę. Mówiłem o budynku w Katowicach położonym przy ulicy Huberta, który został przekazany aportem z PKP S.A. do spółki PKP Cargo. Budynek położony przy ulicy Huberta został zmodernizowany i przystosowany do celów biurowych (jest to budynek o wysokim standardzie) za kwotę ośmiu milionów złotych, dzisiaj jest wyceniony na osiemnaście milionów złotych.

Odnoszę się tutaj do wypowiedzi pana prezesa PKP Cargo – panie prezesie, nie postulujemy, żeby spółka PKP Cargo budowała kolejny portfel swoich aktywów w postaci budynków biurowych. Postulujemy, żeby w racjonalny sposób zarządzano substancją, która jest w posiadaniu PKP Cargo, w którą spółka PKP Cargo została wywianowana jeszcze zanim pan przyszedł to spółki.

Dziękuję bardzo za cierpliwość. Przedłużyliśmy czas naszego posiedzenia. Mam nadzieję, że jeszcze po wielokroć będzie okazja rozmawiać na ten temat. Zaś co do kwestii możliwości wystąpienia strony społecznej, panie przewodniczący, będziemy próbowali zorganizować takie posiedzenie Komisji Infrastruktury, na którym – mam nadzieję, za zgodą wszystkich posłów – głos, zamiast posłom, najpierw będzie udzielony stronie społecznej.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Panie pośle, tylko dlatego żeby nie podsycać atmosfery, nie odniosę się do końcowego wniosku, ponieważ pan przewodniczący zna regulamin i wie, kto organizuje posiedzenia Komisji.

Szanowni państwo, wyczerpaliśmy porządek dzienny.

Dziękuję.

Zamykam posiedzenie.

Za pięć minut wznawiamy kolejne posiedzenie. Mam prośbę. Na tym posiedzeniu procedowaliśmy w taki sposób dlatego, żebyście wszyscy państwo mogli wypowiedzieć się we wszystkich sprawach, nie ograniczając problemów tylko do dwóch spółek. Odnosiliście się państwo do sytuacji w całej grupie PKP. Mam nadzieję, że na następnym posiedzeniu, rozpoczynającym się za pięć minut, pominiemy owe zagadnienia i zajmiemy się spółką PKP Energetyka.

Mam nadzieję, że tym razem zmieścimy się w czasie. Teraz dziękuję państwu.

Pięć minut przerwy.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Panie przewodniczący, jedynie wniosek formalny, czy można?

Chciałbym prosić o odpowiedzi na piśmie na pytania, które zadałem, ponieważ nie dostałem na nie odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, za chwileczkę będziemy rozmawiać.